SKRZYDLATA POLSKA

NR 18 (565) • 6. V. 1962 r. • Rok XVIII/XXXII • CENA 2 zł

CO NOWEGO W AEROKLUBACH? ✦ ROZMAWIAMY Z JANUSZEM MEISSNEREM ✦ GOŁĄB PILOTEM RAKIETY? ✦ LATAJĄCY FOTOREPORTER ✦ PIERWSZY NA ŚWIECIE LOT ODWRÓCONY

To nie jest, jak niektórzy mylnie sądzą, przedszkole lotów na Księżyc, a jedynie pierwszy stopień do zapoznania się z techniką rakietową. Na zdjęciu: Uczestnicy I Ogólnopolskich Zawodów Rakiet Amatorskich w Krakowie.
Foto: B. Koszewski

Z tygodnia na tydzień

Z kraju

ZARZĄD Główny APRL podjął na swym ostatnim plenarnym posiedzeniu uchwałę o powołaniu filii Aeroklubu Wrocławskiego przy Technikum Silnikowym w Psim Polu koło Wrocławia. Równocześnie ZG APRL postanowił zlikwidować filię Aeroklubu Warszawskiego na Okęciu.

*

DYPLOMY uznania za ofiarną i długoletnią pracę w lotnictwie sportowym postanowił przyznać Zarząd Główny AP RL dyr. Władysławowi Janicy z Krosna i mgr Jerzemu Świątkowi z Warszawy.

*

W JELENIEJ GÓRZE odbył się turniej o mistrzostwo szkół oficerskich WP w piłce ręcznej. Mistrzostwo zdobyła drużyna miejscowej Oficerskiej Szkoły Radiotechnicznej, a wicemistrzostwo Oficerska Szkoła Artylerii Przeciwlotniczej. Drużyny TOSWL, OSL Radom i OSL Dęblin zajęły dalsze miejsca.

*

W ELBLĄGU piloci szybowcowi tamtejszego aeroklubu wykonali w okresie od 1 czerwca do 10 grudnia 1961 r. 5 092 loty, wylatując 1 194 godziny. Piloci samolotowi tego najmłodszego w Polsce klubu wylatali 503 godziny.

*

W ELBLĄGU odbyło się 25 marca br. walne zgromadzenie sprawozdawczo - wyborcze tamtejszego aeroklubu, na którym wybrano nowy zarząd. Prezesem aeroklubu wybrany został po raz drugi inż. Adam Różycki; wiceprezesami: Zbigniew Sławski i Kazimierz Tkaczyk, sekretarzem Z. Chyła, a skarbnikiem Jan Kundro.

*

AEROKLUB Podhalański w Nowym Sączu przygotowuje na tzw. Dni Kwitnącej Jabłoni, które odbędą się w pierwszej dekadzie maja br. w ramach Dni Sądeckiej Ziemi (1.V.—10.VI.), interesujące imprezy lotnicze: akrobacje szybowców i samolotów, skoki spadochronowe oraz wystrzelenie rakiet typu RM.

*

INŻYNIER Janusz Wojciechowski, znany popularyzator majsterkowania technicznego, czyli tzw. politechnizacji na codzień (nota bene nasz kolega redakcyjny), wydał już drugą w tym roku książkę przeznaczoną dla wszystkich zajmujących się majsterkowaniem, a zwłaszcza dla młodzieży (pierwsza pt. „Nowoczesne zabawki — elektronika w domu i w szkole" ukazała się nakładem Wydawnictwa Komunikacji i Łączności i szybko znikła z półek księgarskich). Jest nią „Pies elektroniczny i inne ciekawe modele"; książka ukazała się nakładem Wydawnictwa Naukowo - Technicznego i zawiera m.in. opisy budowy poduszkowca powietrznego (po raz pierwszy w Polsce), silniczka modelarskiego o pojemności 10 cm³, obrotomierza rezonansowego, modeli skoczka spadochronowego i śmigłowca jednomiejscowego oraz silniki elektryczne do różnych modeli i urządzeń (stron 144, cena 18 zł).

*

W SERII popularnego „Tygrysa" ukazały się nakładem Wydawnictwa MON dwa nowe tomiki o tematyce lotniczej: Bohdana Arcta — „Podniebne asy" (str. 90, cena 5 zł) i Jana Grabińskiego — „Szalony lot" (str. 88, cena 5 zł).

*

LINIA lotnicza Kraków — Warszawa okazała się w roku ubiegłym najruchliwszą ze wszystkich linii krajowych „LOT-u". Samoloty PLL LOT przewiozły na niej w 1961 r. 35 tys. pasażerów.

*

WROCŁAWSKI Zespół Lotnictwa Sanitarnego otrzymał w końcu marca br. do swej dyspozycji nowy śmigłowiec sanitarny produkcji polskiej. Został on zakupiony za pieniądze wyasygnowane przez Prezydium WRN.

*

NA OKĘCIU rozpocznie się w tym roku budowa Ośrodka Głównego Mechanika, w którym znajdą pomieszczenia warsztaty lotnicze i garaże.

*

POCZTA szybowcowa, balonowa i rakietowa została oficjalnie ujęta w wydanym przez PPF „Ruch" „Ilustrowanym Katalogu Znaczków Polskich" (1860—1961). Wyjątkowo ładnie wydany katalog ukazał się w sprzedaży w pierwszych dniach kwietnia br. Znaczki i nalepki lotnicze o charakterze półoficjalnym (rozdział X) skatalogowane są od roku 1921.

*

AEROKLUB Warszawski — w specjalnym piśmie — złożył mgr Jerzemu Świątkowi najserdeczniejsze podziękowanie za uwagi i pomoc udzieloną aeroklubowi w okresie pracy w Zarządzie Głównym.

*

MINISTER Komunikacji wydał zarządzenie ustalające nowe wzory licencji członków personelu lotniczego i wzory zaświadczenia o uznaniu ważności obcej licencji. Zarządzenie umieszczone jest w Monitorze Polskim z dnia 7 kwietnia br. Nowe licencje wydrukowane będą w języku polskim z tłumaczeniem na język angielski i rosyjski. (s)

*

W WARSZAWIE zmarł 11 marca br., po długiej i ciężkiej chorobie, w wieku lat 56 — mgr inż. Stefan Gajewski, zastępca profesora Politechniki Krakowskiej, ppłk rez. lotnictwa. Zmarły był specjalistą budowy lotnisk, długoletnim pracownikiem biur projektowych i autorem szeregu publikacji naukowych.

*

SZCZECIŃSCY architekci i urbaniści od dłuższego już czasu pracują nad kompleksowym planem turystycznego i wczasowego zagospodarowania ok. 100 km odcinka zachodniego Wybrzeża. Urbaniści uwzględniają również w swych koncepcjach budowę kilku heliportów dla śmigłowców, które będą przewozić pasażerów z lotniska w Szczecinie do nadmorskich miejscowości wypoczynkowych. Pełna realizacja tych planów ma nastąpić do 1970 r.

*

SZYBOWNICY Aeroklubu Bydgoskiego wykonali w ubiegłym roku 74 przeloty od 50 do 500 km oraz 3 212 startów; zdobyli 6 srebrnych odznak i 4 diamenty.

*

MINISTER Komunikacji wyznaczył z dniem 3 kwietnia br. mgr Jerzego Świątka na stanowisko naczelnika Wydziału Personelu Lotniczego Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK.

*

ŚMIGŁOWCE wyposażone w specjalną aparaturę, którą przygotowuje Politechnika Warszawska, wezmą w tym roku udział w próbnych badaniach poszukiwania ropy naftowej w naszym kraju.

*

W WARSZAWIE odbyła się w dniach od 11 do 19 kwietnia br. sesja Komisji Transportowej Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. Przewodniczącym Komisji Transportowej RWPG jest minister Komunikacji Józef Popielas. (s)

Dział Propagandy Aeroklubu PRL uzyskał ostatnio piękny samochód „Nysa" z pełnym wyposażeniem radiofonicznym. Wóz ten może pełnić również rolę ruchomego kina. Na zdjęciu wóz w akcji propagandowej.
Foto: B. Koszewski

*

MINISTER Komunikacji zarządzeniem z dnia 10 kwietnia br. zatwierdził regulamin Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej. Lotnicza Komisja Egzaminacyjna, działająca przy Ministrze Komunikacji, składa się z członków stałych i członków niestałych. Członków stałych w ilości 7 osób, w tym przewodniczącego 2 zastępców i sekretarza, mianuje Minister Komunikacji na wniosek dyrektora Departamentu Lotnictwa Cywilnego.

*

KURS mechaników wyciągarkowych i ściągarkowych, który odbył się w dniach 15 marca — 15 kwietnia br. w Fordonie koło Bydgoszczy, ukończyło z wynikiem pomyślnym 18 kandydatów, spośród pracowników etatowych APRL i aktywu społecznego. Egzamin końcowy przyjęła Lotnicza Komisja Egzaminacyjna. Na kursie prowadzonym przez Bogdana Włostowskiego przeprowadzono 96 godz. zajęć teoretycznych i wykonano ok. 2 000 ciągów.

*

SPOŁECZNY Komitet Budowy Lotniska w Fordonie odbył w dniu 14 kwietnia br. posiedzenie, na którym omówiono zakres planowanych robót lotniskowych. Pracami Komitetu kieruje przewodniczący Wojewódzkiej Rady Narodowej w Bydgoszczy.

*

MINISTER Komunikacji zatwierdził w dniu 24 marca br. szczegółową instrukcję o prowadzeniu rejestru cywilnego personelu lotniczego.

*

TORZ Marian, instruktor szybowcowy z Fordonu, szybko zbliża się do osiągnięcia swego rodzaju rekordu. Podczas dotychczasowej wieloletniej pracy wykonał on już 48 000 „ciągów" na wyciągarce.

*

AEROKLUB Warszawski uroczyście zainaugurował 15 kwietnia br. rozpoczęcie sezonu lotniczego. W ramach uroczystości, na której obecny był Dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego, przeprowadzono pokazy lotnicze.

*

MINISTER Komunikacji, na wniosek Dyrektora Departamentu Lotnictwa Cywilnego, powołał w dniu 12 kwietnia br. mgr Jerzego Świąka na przewodniczącego Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej przy Ministerstwie Komunikacji. (s)

*

W 24 SZKOŁACH Białegostoku tamtejszy aeroklub zorganizował koła lotnicze. Najliczniejsze i najlepiej pracujące koło lotnicze istnieje przy Technikum Mechanicznym w Białymstoku. Jest to niewątpliwie zasługą dyrektora tegoż technikum — Kłodeckiego, jednego z najstarszych pilotów na Białostoczyźnie.

*

PREZESEM Aeroklubu w Stalowej Woli wybrany został na ostatnim walnym zgromadzeniu klubu Czesław Szlęzak, przewodniczący Rady Zakładowej Huty Stalowa Wola.

*

W DOMU Dziennikarza w Warszawie odbyło się 12 kwietnia br. spotkanie dziennikarzy z prezesem Polskiego Towarzystwa Astronautycznego prof. dr M. Łuncem i wiceprezesem PTA prof. dr Z. Pączkowskim.

*

W KOSZALINIE otwarto 12 kwietnia br. w salach Wojewódzkiego Domu Kultury wystawę objazdową pt. „Pierwszy człowiek w Kosmosie", która cieszy się dużym zainteresowaniem mieszkańców. W następnej kolejności będzie ona eksponowana w Słupsku.

*

PRZY Zarządzie Wojewódzkim TPPR w Katowicach działa Młodzieżowy Klub Astronautyczny „Sputniczek".

*

W TORUNIU odbyło się w kwietniu br. walne zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze Aeroklubu Pomorskiego, na którym wybrano nowe władze. Prezesem klubu został Edwin Orsztynowicz — sekretarz Prezydium MRN w Toruniu. Do zarządu wybrano: Stanisława Płodzidyma (sekretarza KM PZPR), red. Henryka Jankowskiego, K. Belskiego, M. Bokałło, H. Góralskiego, Z. Gumańskiego, W. Jeża, E. Klimka, K. Nowickiego i A. Żuchowskiego.

*

ZARZĄD Aeroklubu Kujawskiego wyróżnił dyplomami uznania za prace nad rozwojem klubu Alojzego Hanczewskiego i St. Wojtkowiaka. Za wyniki wyszkoleniowe uzyskane w roku ubiegłym dyplomy uznania otrzymali także Zenon Sitniak, Ryszard Jarzębski, Edward Żukowski, Z. Urbański i J. Lewandowski.

*

PONAD 260 LOTÓW rocznie dokonują samoloty Gdańskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego, które dysponują obecnie trzema maszynami typu S-13.

*

PILOCI Aeroklubu Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze wylatali w ubiegłym roku 812 godzin na szybowcach i 512 godzin na samolotach. Spadochroniarze wykonali 210 skoków.

*

WALNE Zgromadzenie Aeroklubu Gliwickiego wybrało na prezesa Zarządu Klubu mgr Józefa Fahrenholza, przewodniczącego Prezydium PRN w Gliwicach.

*

TRZY szkoły lotnicze: Oficerska Szkoła Lotnicza im. J. Krasickiego, Techniczna Oficerska Szkoła Wojsk Lotniczych im. W. Wróblewskiego oraz Techniczna Szkoła Wojsk Lotniczych obchodziły w połowie kwietnia br. 17 rocznicę swego istnienia w służbie Ludowego Lotnictwa Polskiego. Otrzymały one przed kilku laty, za zasługi w dziedzinie szkolenia i wychowania kadr ludowego lotnictwa wojskowego, Ordery Sztandaru Pracy II klasy.

*

W LECIE, w pełnym sezonie, PLL LOT zamierzają uruchomić bezpośrednie połączenia lotnicze Krakowa z Gdańskiem. Rozważa się także ewentualność uruchomienia w sezonie letnim bezpośredniego połączenia z Krakowa do Szczecina z ewentualnym lądowaniem samolotów w Poznaniu. Na linii krakowskiej zostaną wprowadzone samoloty Il-14.

*

W MYSŁENICACH, w Powiatowym Domu Kultury, prof. W. Gauron wygłosił w kwietniu br. cykl trzech odczytów z zakresu astronautyki.

*

PROF. SZTERNFELD przekazał Miejskiej Radzie Narodowej w Sieradzu, jako dar swemu rodzinnemu miastu, autorską kopię swego cennego rękopisu pt. „Wstęp do kosmonautyki" — klasycznej pracy teoretycznej, kładącej podwaliny pod wyliczenia orbit sztucznych satelitów Ziemi i rakiet kosmicznych. Praca ta napisana został przed wojną w Łodzi, a wydana po raz pierwszy drukiem w 1937 r. w Moskwie.

W dniach 15—20 kwietnia br., w sali kina „Aurora" w Warszawie, odbył się III Przegląd Filmów Lotniczych, zorganizowany przez Warszawski Klub TPPR i Aeroklub Warszawski oraz Klub Publicystów Lotniczych SDP i PLL „Lot". Na zdjęciu: Otwarcie Przeglądu w dniu 15.IV.62 r.
Foto: J. Płatek

Przed Walnym Zgromadzeniem Sprawozdawczo-Wyborczym Aeroklubu PRL rozmawiamy z prezesem Zarządu Głównego APRL wiceprezydentem Międzynarodowej Federacji Lotniczej - FAI STEFANEM ANTOSIEWICZEM

PEŁNE POPARCIE SPOŁECZEŃSTWA DLA LOTNICTWA SPORTOWEGO

— Panie Prezesie! Co najbardziej charakteryzowało rozwój organizacji lotnictwa sportowego — Aeroklubu PRL, w czasie ostatniej dwuletniej a kończącej się obecnie kadencji Zarządu Głównego APRL?

— Za rzecz najważniejszą należy bezwzględnie uznać pozyskanie pełnego poparcia społeczeństwa dla naszej organizacji. W ostatnich latach działalności Aeroklub PRL udowodnił bezwzględnie potrzebę swego istnienia i swoją użyteczność dla społeczeństwa — a co najważniejsze — okazało się, że ostnieje w Polsce — jakby to można wyrazić — wielkie zapotrzebowanie społeczne na tego typu organizację, jaką jest Aeroklub PRL. Wyraża się to m. in. w żywiołowym i niebywałym dotąd zgłaszaniu się młodzieży na szkolenie lotnicze do naszych aeroklubów oraz w dużym ruchu budowy społecznej lotnisk sportowych i ośrodków lotniczych na terenie kraju.

Rzeczą niezwykle charakterystyczną dla całego lotnictwa sportowego jest polityczne oblicze organizacji. W pracach zarządów aeroklubów regionalnych biorą czynny udział członkowie instancji partyjnych, odpowiedzialni działacze Rad Narodowych, działacze gospodarki i oświaty. Prezesami i członkami zarządów aeroklubów regionalnych są wielokrotnie wybierani sekretarze Powiatowych, a także i Wojewódzkich Komitetów PZPR, jak na przykład: tow. Stanisław **Siewierski** w Szczecinie, tow. Edward **Śmiechura** w Słupsku, tow. Jan **Gomólka** w Zielonej Górze, tow. Stanisław **Płodzidym** w Toruniu oraz odpowiedzialni działacze Rad Narodowych, jak na przykład: tow. Stanisław **Grela** w Opolu, tow. Franciszek **Mularski** we Włocławku, tow. **Maro** w Rzeszowie, tow. Czesław **Filipiak** w Bydgoszczy, tow. Teofan **Timofiejczuk** w Nowym Targu, tow. Janusz **Pieczkowski** w Nowym Sączu, tow. Roman **Jaworowski** w Krakowie, tow. Józef **Fahrenholz** w Gliwicach, tow. Czesław **Łojko** — kurator Okręgu Szkolnego w Białymstoku itp. Właściwie nie ma już w Polsce takich aeroklubów gdzie by przedstawiciele władzy terenowej nie zaangażowali się w ich działalności. To już nie jest, jak dawniej, współpraca — a po prostu czynny udział w działalności Aeroklubu PRL.

Poza tym — co trzeba szczególnie podkreślić — społeczeństwo nasze przejawiło w ostatnim okresie wiele cennej inicjatywy na rzecz lotnictwa sportowego, organizując m. in. zbiorowych członków wspierających Aeroklubu PRL, jak to miało na przykład miejsce w Bielsku-Białej i w Katowicach.

Z poparciem społeczeństwa i władzy terenowej spotyka się również inicjatywa młodzieży, która dąży usilnie w różnych rejonach kraju do organizowania własnych ośrodków lotniczych, jak na przykład ostatnio w Rybniku, Tczewie czy w Kwidzyniu. Nie hamujemy oczywiście tego ruchu, o ile ośrodki te powstają z funduszów wyłącznie społecznych; winniśmy jednak przy tym trzeźwo oceniać także możliwości dalszego ich rozwoju.

Obecnie Aeroklub PRL zrzesza 35 **aeroklubów** regionalnych, posiada **5 szkół** szybowcowych i **3 centralne ośrodki** (w Lesznie, Krośnie i Strzebielinie). Mamy **1016 kół lotniczych,** które zrzeszają **ok. 70 tys. członków.**

Aeroklub PRL uzyskał w ostatnim okresie absolutną stabilizację swej działalności, tak pod względem organizacyjnym jak i gospodarki materiałowo-finansowej. Wprowadzenie dwa lata temu nowych zasad i form szkolenia młodzieży w lotnictwie sportowym przez powołanie do życia Lotniczego Przysposobienia Wojskowego zdało już praktycznie swój egzamin. Młodzieży, pragnącej połączyć piękno i romantykę latania, LPW — prowadzone przez APRL — daje duże możliwości uprawiania sportu lotniczego i zaszczytnej służby w obronie Ludowej Ojczyzny. Trzeba przy tej okazji podkreślić, że szkolenie metodą dwumiejscową stało się u nas powszechne i zostało ugruntowane.

— Osiągnięcia sportowe ostatnich dwóch lat, centralne i na terenie międzynarodowym, są dość powszechnie znane naszym Czytelnikom i nie chcemy ich ponownie przypominać w rozmowie; interesuje nas jednak rozwój ruchu sportowego w kraju od strony terenowej. Słyszy się wszak dość często głosy, że poza imprezami centralnymi jest on słaby i rozwija się dość powoli. Jak przedstawia się ta sprawa, zdaniem Pana Prezesa?

— Wydaje mi się, że prawda leży gdzieś pośrodku: nie jest najlepiej, ale nie jest i tak źle. Chcę zwrócić uwagę na fakt, że ostatni rok cechuje duża ilość terenowych imprez i zawodów modelarskich, jak nigdy dotąd. Rzecz tu charakterystyczna, że młodzież garnie się masowo do rakietnictwa amatorskiego, czego wyrazem chociażby już tegoroczne, pierwsze zresztą w Europie, krakowskie zawody o charakterze ogólnopolskim o puchar K. Siemienowicza. Jest to dobra zapowiedź na przyszłość, a dla APRL poważny sygnał, że trzeba niezwykle szybko wychodzić naprzeciw zainteresowaniom młodzieży.

W innych dziedzinach sportu lotniczego sprawa regionalnych imprez sportowych przedstawia się może mniej korzystnie, ale i tu, na przykład w szybownictwie, teren zrobił sporo; zwłaszcza zapowiedzi na rok bieżący są niezwykle interesujące. Zawody organizują m. in.: Jeżów (wraz ze „Skrzydlatą"), Żar, Rzeszów, aerokluby pomorskie (o mistrzostwo Pomorza), Białystok i kilka innych. W sporcie samolotowym też nie jest tak źle. Trzeba koniecznie podkreślić inicjatywę Aeroklubu Krakowskiego, który corocznie własnymi środkami organizuje tradycyjny Lot Południowo-Zachodniej Polski. W zeszłym roku odbyły się również w ramach eliminacji do mistrzostw Polski okręgowe zawody samolotowe, o czym mało się mówiło.

Największy zastój pod tym względem wykazują chyba spadochroniarze, których udział nawet w Całorocznych Zawodach Spadochronowych „Skrzydlatej Polski" jest znikomy.

— Ponieważ — jak to się mówi — kadry decydują prawie o wszystkim, chcemy zapytać Pana Prezesa o aktualny stan i poziom kadry instruktorskiej w Aeroklubie PRL?

— Można stwierdzić z całą pewnością, że posiadamy dobrą i ofiarną kadrę wyrosłą już w Polsce Ludowej, która politycznie jest zaangażowana czynnie w budownictwie socjalizmu w naszym kraju. Poziom jej, zarówno w zakresie wiedzy ogólnej jak i fachowej, bardzo w ostatnim czasie wzrósł. W podniesieniu kwalifikacji fachowych kadry instruktorskiej wydatnie nam pomogło Dowództwo Wojsk Lotniczych i OPL OK. Obecnie daleko jest już posunięta także uniwersalizacja instruktorów w terenie. Prawie wszyscy instruktorzy, którzy dotychczas nie mieli średniego wykształcenia, uzupełnili je w tym czasie.

— Panie Prezesie! Jak w minionej kadencji Zarządu Głównego układała się współpraca APRL z innymi pokrewnymi organizacjami za granicą?

— Jak najpomyślniej. Zacieśniliśmy szczególnie kontakty z pokrewnymi organizacjami krajów socjalistycznych. Podjęto wspólnie szereg zobowiązań w zakresie wymiany doświadczeń, szkolenia i treningu, uczestnictwa w zawodach, obozach treningowych, wymianie instruktorów itp. Szereg tego rodzaju zobowiązań podjęto m. in. na spotkaniu przedstawicieli organizacji sportowych w ubiegłym roku w Moskwie, czego praktycznym wyrazem z naszej strony jest, na przykład, organizacja II Zawodów Szybowcowych Krajów Socjalistycznych w czerwcu br. w Lesznie oraz wspólny trening spadochroniarzy polskich i radzieckich przed mistrzostwami świata w USA.

Również na terenie FAI prowadzimy wspólnie z przedstawicielami aeroklubów krajów socjalistycznych aktywną działalność, wpływając niejednokrotnie bezpośrednio na różne decyzje tej organizacji. Warto tu wspomnieć, że dzięki naszym, Związku Radzieckiego i krajów socjalistycznych staraniom i zabiegom Aeroklub NRD przyjęty został w ubiegłym roku do FAI w charakterze członka stowarzyszonego.

— Aeroklub PRL przychodzi z niemałym dorobkiem na swe Walne Zgromadzenie Sprawozdawczo-Wyborcze. Co będzie przedmiotem obrad Zgromadzenia?

— Jak zwykle, Walne Zgromadzenie podsumuje cały dotychczasowy dorobek organizacji, oceni działalność Aeroklubu PRL i wytyczy kierunki dalszej pracy; postawi niewątpliwie nowe jeszcze większe poważne zadania przed lotnictwem sportowym w Polsce; no i — naturalnie — wybierze nowy Zarząd Główny, któremu przypadnie w udziale pokierować dalszą pracą organizacji.

— Panie Prezesie! Z okazji tego wielkiego zjazdu lotników sportowych, delegatów z całego kraju, pozwalamy sobie złożyć na Pana ręce w imieniu Czytelników „Skrzydlatej" serdeczne pozdrowienia dla Walnego Zgromadzenia i życzenia jego uczestnikom jak najpomyślniejszych obrad!

— Dziękuję bardzo!

Rozmowę przeprowadził:

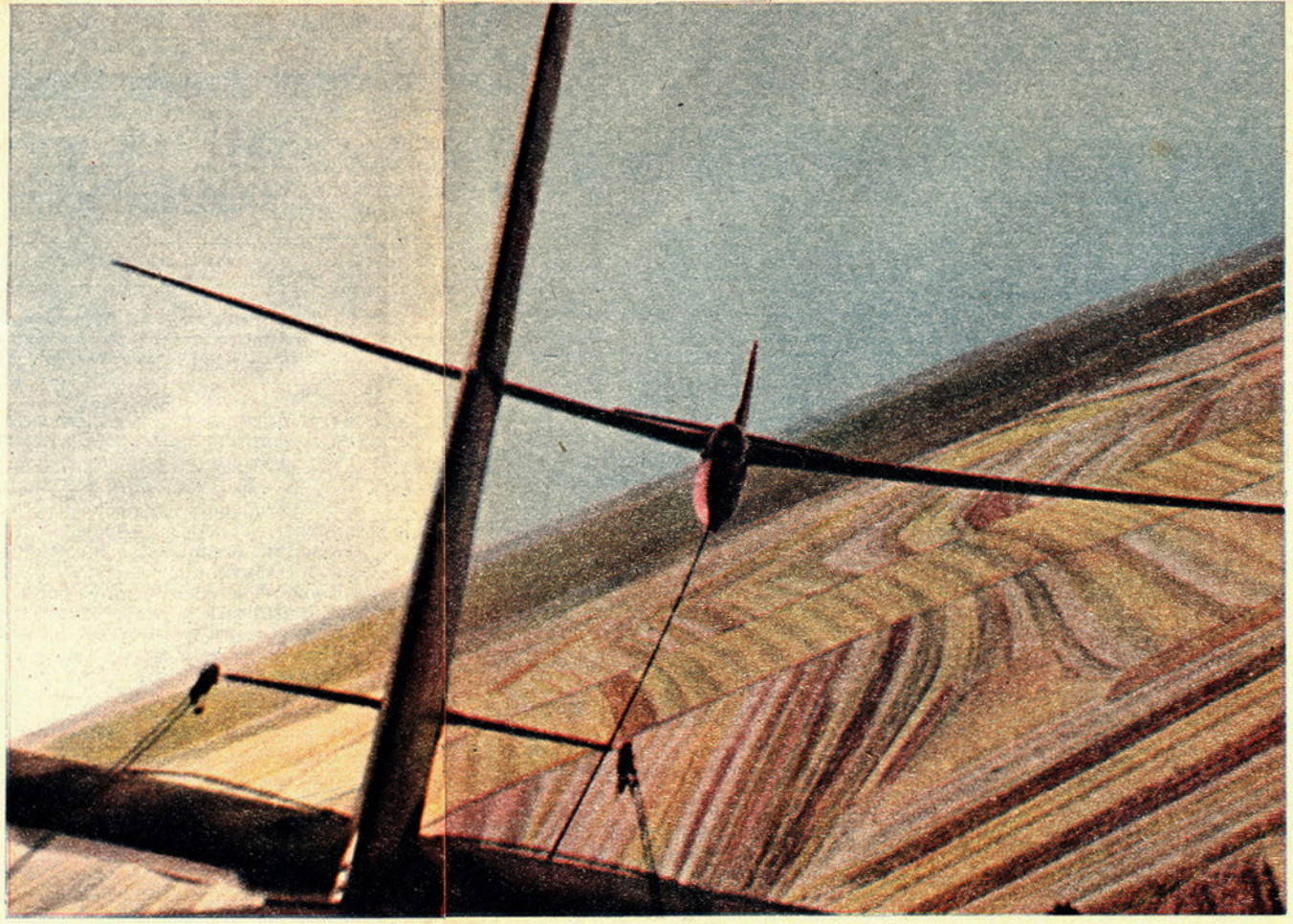
JERZY R. KONIECZNY

6 maja – Walne Zgromadzenie Aeroklubu PRL

CO NOWEGO W AEROKLUBACH?

6 maja na Walnym Zgromadzeniu Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej spotykają się delegaci wszystkich organizacji lotnictwa sportowego. Życie aeroklubów, trudności i pierwsze osiągnięcia rozpoczętego sezonu lotnego – to z pewnością jedne z najbardziej popularnych tematów do dyskusji na zjeździe. Chcąc dostarczyć, choćby pewien wycinek danych o aktualnej działalności aeroklubów regionalnych, „Skrzydlata" – telefonicznie i przez swoich korespondentów – „odwiedziła" w drugiej połowie kwietnia szereg lotnisk z pytaniem: Co słychać?

Harcerski Ośrodek Lotniczy we Wrocławiu przejawia ożywioną działalność. Harcerze lotnicy przy zajęciach technicznych w hangarze Aeroklubu Wrocławskiego. Foto: B. Koszewski (7)



Wiosenny start.

Foto: A. Ziemiński

Pierwszą w kolejce mamy Warszawę (zawsze to po sąsiedzkiej znajomości), gdzie w dniu 15 kwietnia br na uroczystym otwarciu sezonu w Aeroklubie Warszawskim, wśród wielu setek widzów znalazł się przedstawiciel „Skrzydlatej". A oto jego sprawozdanie.

WARSZAWA

Skromną skądinąd uroczystość otwarcia sezonu w Aeroklubie Warszawskim poprzedziły liczne zapowiedzi prasowe. Od rana więc, mimo niezbyt obiecującej pogody i chłodnego wiatru, ciągnęły w stronę Gocławia grupy widzów. Dowodem popularności wśród najmłodszych kibiców sportowych tej imprezy może być spotkana po raz pierwszy na lotnisku jakaś staruszka sprzedająca słodycze (pod koniec kosz został prawie pusty — można więc liczyć, że nie była to ostatnia wizyta prywatnej konkurencji oficjalnego bufetu). Program pokazów, ograniczony przez pogodę — nie odbyły się na przykład skoki spadochronowe — podobał się zebranym widzom i był dobrą propagandą sportu lotniczego. Najbardziej podziwianym punktem programu było strącanie baloników i akrobacja zespołowa na „Jakach 18" w wykonaniu **Zdzisława Dudzika, Józefa Meneta i Tadeusza Pawlikowskiego.** Przygotowanie uroczystości otwarcia sezonu a zwłaszcza doskonałe odbicie w warszawskiej prasie tej imprezy — to kwiatek dla władz stołecznego aeroklubu, szczególnie zaś dla szefa propagandy AW **Tadeusza Malinowskiego.**

Od 16.IV. br Aeroklub Warszawski rozpoczął intensywny trening i szkolenie szybowcowe kandydatów dochodzących — wcześniejsze otwarcie lotów uniemożliwiała rozmiękła nawierzchnia gocławskiego lotniska.

CZĘSTOCHOWA

O działalności Aeroklubu Częstochowskiego informuje nas telefonicznie instruktor **Leon Sztuka.**

— Sezon lotny otworzyliśmy 4 kwietnia, ale pogoda pozwoliła nam rozkręcić się na dobre dopiero od 15 tego miesiąca. Od tamtego dnia korzystając z wyżowej pogody loty odbywają się intensywnie, choć dopiero 50% pilotów zdało egzaminy teoretyczne. Na dwóch szybowcach „Czapla" rozpoczęliśmy szkolenie podstawowe systemem dochodzącym. Dziś — 19 kwietnia, każdy z 18 uczniów ma już co najmniej siedem lotów na swym koncie. Mamy kłopot, ponieważ dysponujemy tylko jednym sprawnym kompletem wyciągarka-ściągarka. Druga wyciągarka jest dla nas niezbędna, a ciągle jeszcze są problemy ze spisaniem starej i przydzieleniem nowej.

OLSZTYN

Na lotnisku Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego w Dajtkach zastajemy przy telefonie szefa wyszkolenia **Mieczysława Wodzińskiego,** który nam mówi:

— Pierwszego kwietnia odbyło się walne zgromadzenie naszego aeroklubu, w którym wzięło udział 184 członków. Dwa dni później rozpoczęliśmy przyjmowanie od pilotów i skoczków egzaminów teoretycznych. W obecności paru tysięcy widzów w niedzielę 15 bm uroczyście otworzyliśmy sezon lotny. Program imprezy był bardzo bogaty, obejmował między innymi pokazy modeli latających, akrobacje indywidualne i zespołowe, wystawę lotniczą, filmy itd. Obecnie odbywają się loty na KTP (kontrolę techniki pilotażu). Szkolenie kandydatów dochodzących rozpoczynamy 4 maja. Kandydatów mamy wystarczającą liczbę.

KATOWICE

Aeroklub Śląski — odpowiada na pytanie „Skrzydlatej" wiceprezes urzędujący AŚl mgr **Zygmunt Dubicki** — rozpoczął szkolenie szybowcowe kandydatów dochodzących w połowie marca. Do końca kwietnia mamy zamiar 20 kandydatów wyszkolić do trzeciej klasy — będzie to zasługa instruktorów Hellebrandta i Marlińskiego. Dziś (18 kwietnia) są w planie pierwsze skoki spadochronowe, ale silny wiatr chyba uniemożliwi ich wykonanie. Dla samolotów nawierzchnia lotniska jest jeszcze za miękka. W tym roku organizujemy szereg imprez. Pierwszą z nich będą I Szybowcowe Mistrzostwa Śląska, które odbędą się w dniach 18—27 maja. Planujemy udział w nich sześciu aeroklubów i pilotów węgierskich. Poza tym wszystko u nas jak zwykle. Czekamy tylko na pogodę.

INOWROCŁAW

O pracy Aeroklubu Kujawskiego mówią nam szef wyszkolenia **Jerzy Derkowski** i szef techniczny p. **Wojciechowski:**

— Latamy już od trzech tygodni. Gros czasu zajmuje szkolenie szybowcowe kandydatów dochodzących, do prowadzenia którego zaangażowaliśmy nawet instruktorów samolotowych posiadających uprawnienia szybowcowe. Szkolą więc **Stanisław Ackerman, Karol Gawora, Witold Lewandowski i Zdzisław Przyjemski.** Każdy z 25 młodych pilotów ma już ponad 20 lotów. Latają także piloci szkoleni w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego oraz treningowcy, którzy wykonali zobowiązanie wobec klubu, bowiem w tym roku jesteśmy bezwzględni w egzekwowaniu obowiązków członkowskich. Ogółem, głównie za wyciągarką, wylataliśmy na szybowcach około stu godzin. Cały nasz sprzęt jest sprawny i gotów do lotów.

WROCŁAW

Rozmowę z inż. **Antonim Chojcanem,** wiceprezesem urzędującym Aeroklubu Wrocławskiego, rozpoczynamy od sprawy najbardziej aktualnej i atrakcyjnej, mianowicie „Spotkania Wrocławskiego" czyli zlotu, w którym udział wezmą piloci i dziennikarze (także załoga „Skrzydlatej"). Aeroklub Wrocławski jest jednym ze współorganizatorów — wraz z rozgłośnią PR we Wrocławiu i miejscowym oddziałem Towarzystwa Rozwoju Ziem Zachodnich — tej imprezy. Wracając do pracy aeroklubu inż. Chojcan mówi: Choć właściwy sezon rozpoczęliśmy Walnym Zgromadzeniem w dniu 1 kwietnia, to jeszcze w marcu wykorzystując pogodne dni wykonaliśmy szereg lotów, między innymi na falę. Instruktor Aleksander Pawlikiewicz uzyskał wysokość 4 500 metrów, ale musiał zaniechać dalszego wznoszenia wobec braku aparatury tlenowej. Rozpoczęliśmy podstawowe szkolenie kandydatów dochodzących, które prowadzi instruktor Jerzy Popiel. Ogółem szybownicy wylatali ponad sto godzin. Piloci samolotowi pilnie trenują do tegorocznych imprez. Kilka z nich będzie odbywało się na terenie Wrocławia i nasi piloci chcą godnie reprezentować rodzinne miasto.

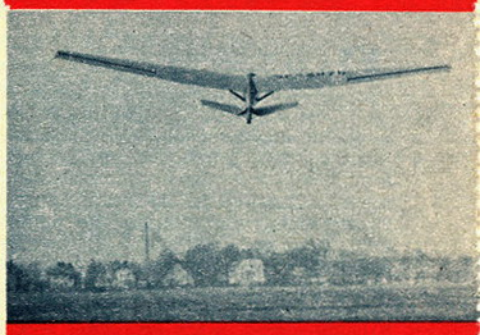
SZCZECIN

Nasz korespondent **Bronisław Dzido** pisze ze Szczecina: Dnia 17 marca 1962 roku odbyło się Walne Zgromadzenie Aeroklubu Szczecińskiego, na którym powtórnie wybrano na prezesa ASz tow. Stanisława Siewierskiego, sekretarza Wydziału Propagandy KW PZPR w Szczecinie. Zabierając głos w dyskusji piloci, skoczkowie, działacze społeczni i modelarze mówili o konieczności bliższego związania aeroklubu ze społeczeństwem szczecińskim, większej dbałości o powierzony sprzęt, częstszej organizacji różnego rodzaju zawodów w ramach Aeroklubu Szczecińskiego i międzyklubowych. 9 i 10 marca br odbyły się okresowe egzaminy teoretyczne dla pilotów samolotowych, a 28 i 31 marca dla szybowcowych. Sezon lotny i podstawowe szkolenie szybowcowe rozpoczęło się 1 kwietnia.

POZNAŃ

Piloci poznańscy — informuje nas kierownik sekcji propagandy Aeroklubu Poznańskiego **Tadeusz Godlewski** — pierwsze tegoroczne loty wykonali już w dniu 11 marca. Dział techniczny AP zameldował o gotowości sprzętu dużo wcześniej niż w latach ubiegłych, doceniając zadania jakie Aeroklub Poznański oczekują w tym jubileuszowym roku istnienia klubu. Obok pilotów na lotnisku znaleźli się przedstawiciele prasy i radia. Planujemy, że do pierwszych w tym sezonie imprez organizowanych przez Aeroklub Poznański należeć będzie rozegranie zawodów lotniczych w dniu 27 maja br z reprezentacją NRD w trzech konkurencjach — szybowcowej, samolotowej i spadochronowej.

Wyruszamy na start.



„Krzyżem" na niebie stoi „Czapla" przy starcie za wyciągarką.

Przed lotem trzeba się dokładnie „zapakować" do szybowca — pomoc kolegów jest tu niezbędna.

U góry: Różyczka w wykonaniu Zdzisława Dudzika, Józefa Meneta i Tadeusza Pawlikowskiego na otwarciu sezonu w Aeroklubie Warszawskim. U dołu: Pierwsze spotkanie z PRAWDZIWYM (!) samolotem.

ROZMAWIAMY z Januszem Meissnerem

PRZEBYWAŁEM na wielu lotniskach, szybowiskach, kursach szkoleniowych i zawodach lotniczych. Często rozmawiałem o książkach i ich autorach, słuchałem wypowiedzi krytycznych, nie pozbawionych słuszności na ten temat. Czasem nawet nie wiedziałem kiedy stawałem się uczestnikiem ożywionych dyskusji o książkach lotniczych. W swych rozmowach z kandydatami na pilotów lub skoczków spadochronowych, jak również zaawansowanych sportowców lotniczych, nie spotkałem się z nieznajomością opowiadań lub powieści Janusza Meissnera. Zawsze ktoś taką czy inną książkę czytał, o tej czy innej słyszał i mimo iż nie miał okazji z nią się zapoznać, chciałby ją mieć w swojej bibliotece.

Popularność książek Janusza Meissnera w naszym społeczeństwie, a szczególnie wśród młodzieży, jest ogromna. Ale nie tylko u nas w kraju. Janusz Meissner zdobywa coraz większą popularność również i za granicą dzięki przekładom na języki obce swych opowiadań i powieści.

Książki Janusza Meissnera bardzo krótko widzimy na półkach księgarskich. Już w niedługim czasie od chwili ich ukazania się trudno je właściwie otrzymać, tak szybko znajdują nabywców. Podobna sytuacja ma miejsce w bibliotekach, bowiem książki Meissnera ciągle znajdują się wśród czytelników.

Nic w tym dziwnego. Autor „Żądła Genowefy" i „L jak Lucy" należy do grupy najpoczytniejszych pisarzy. Swój sukces zawdzięcza nie tylko podjętej tematyce lotniczej lub morskiej, ale przede wszystkim umiejętnościom literackim, które pozwalają mu przekazać w sposób zrozumiały, prawdziwy i co najważniejsze — przekonywający losy bohaterów opisywanych w swych książkach.

Rozmowa z Januszem Meissnerem należy do przyjemnej i pożytecznej wymiany myśli. Moją kolejną rozmowę z popularnym pisarzem rozpoczynam od pytania:

— Przede wszystkim jakie Pana książki ujrzymy w najbliższym czasie na półkach księgarskich?

— Ostatnio ukazała się nakładem wydawnictwa „Iskry" opowieść o Stanisławie Latwisie pod tytułem „Pilot gwiaździstego znaku", a wkrótce wyjdzie drukiem książka „Zwirko i Wigura".

— Jeśli się nie mylę, to obie publikacje są wznowieniami!

— Tak.

— Nad czym Pan obecnie pracuje?

— Piszę powieść o lotnikach transportowych.

— Jaki będzie jej tytuł?

— Jeszcze nie ustaliłem.

— W takim razie może otrzymam tytuł tymczasowy, powiedzmy tytuł roboczy, Pana nowej książki.

— „Transport Command".

— Czy można podać ten tytuł w „Skrzydlatej"?

— Tak, ale z zaznaczeniem, że jest to tytuł tymczasowy.

— Kiedy Pan przewiduje zakończenie wspomnianej książki?

— W listopadzie bieżącego roku.

— Ponieważ mówimy już o tej książce, to sądzę iż będą wyrazicielem życzeń naszych Czytelników, jeśli poproszę o udostępnienie „Skrzydlatej" fragmentu nowej powieści, celem opublikowania na jej łamach.

— Proszę bardzo. Wkrótce przygotuję pewien fragment powieści i prześlę go pod adresem redakcji.

— Czy poza powieścią „Transport Command" pracuje Pan również nad inną książką?

— Nie.

— Które książki Pana w przekładzie na język obcy wydane zostały w ubiegłym roku lub wyjdą drukiem w niedalekiej przyszłości?

W Niemieckiej Republice Demokratycznej ukazała się już w całości moja trylogia morska, a ponadto „Sześciu z Daru Pomorza". Natomiast w niedługim czasie w Związku Radzieckim ukaże się „Warszawa — kurs na Berlin". Właśnie ukończyłem pisać przedmowę do wydania radzieckiego.

— Dla pisarza każda książka przez niego napisana jest mu bliska. Pana książki czytamy od wielu lat z niesłabnącym zainteresowaniem. Oczywiście każdy z Czytelników tę czy inną książkę inaczej ocenia, każdy odnajduje inne — jego zdaniem — najistotniejsze jej wartości. Niejednokrotnie wraca do swej ulubionej książki po raz drugi i trzeci. Książka staje się mu bliska. W związku z tym pytanie: która z książek napisanych przez Pana jest najbliższa Pana sercu, którą Pan sobie najwięcej ceni?

— Z książek o tematyce lotniczej: „Żądło Genowefy" i „L jak Lucy", a z książek o tematyce morskiej — trylogię: „Czarna bandera", „Zielona brama" i „Czerwone krzyże".

— Pana ulubionym pisarzem jest Conrad, prawda?

— Ale poza Conradem, którego Pan od dawna wysoko ceni — między innymi ze względu na piękny język — którzy pisarze spośród polskich i obcych są przez Pana najbardziej lubiani?

— Z polskich pisarzy Jan Parandowski, a z obcych Ernest Hemingway.

— Jaką Pan obecnie czyta książkę?

— Klemensiewicza „Wielki las".

— Jakie miałby Pan życzenia dla wydawców książek?

— Jak najlepsze, ponieważ współpraca z wydawcami układa mi się zupełnie dobrze.

— Czy często podróżuje Pan samolotem?

— Moja podróż samolotem uzależniona jest przede wszystkim od możliwości otrzymania biletu. Nie zawsze w kasie PLL „Lot" można nabyć bilet lotniczy.

— Wiem, że jest Pan zapalonym myśliwym?

— Tak — odpowiada pisarz z uśmiechem.

— Czy Pan kiedyś polował na tygrysy lub niedźwiedzie?

— Nie.

— W takim razie jakie polowania najbardziej Panu odpowiadają?

— Polowania na dzikie kaczki.

— W ostatnich latach współpracował Pan z „Filmem Polskim". Czy w przyszłości zamierza Pan wznowić tę współpracę?

— Raczej tak. Obecnie jednak ze względu na aktualne zamierzenia, a ponadto zobowiązania, z których muszę się wywiązać, nie przewiduję w najbliższym okresie takiej współpracy.

— Czy jest Pan miłośnikiem telewizji?

— Nie za bardzo. Najczęściej korzystam z telewizora oglądając filmy fabularne oraz dzienniki telewizyjne.

— Jesteśmy świadkami narodzin lotnictwa kosmicznego i jego rozwoju. Czy Pana zdaniem lotnictwo, które znamy i które stało się dla nas tak bliskie, będzie miało jakieś szanse istnienia w okresie lotów międzyplanetarnych?

— Sądzę, że sport lotniczy cieszyć się będzie nadal dużą, a może nawet większą popularnością. Ponadto myślę, że komunikacja lotnicza i transport lotniczy, szczególnie na średnich odległościach, będą w dalszym ciągu stosowane z dużym powodzeniem.

— Czy spotkamy Pana w tym roku na warszawskim kiermaszu książkowym?

— Na to pytanie jest mi trochę trudno odpowiedzieć, ponieważ w dniach od dwudziestego piątego kwietnia do dwudziestego maja, a więc przez prawie cały miesiąc, będę przebywał w podróży po terenie czterech województw. Czeka mnie czterdzieści wieczorów autorskich i trasa długości czterech tysięcy pięćset kilometrów. Oczywiście, chciałbym przyjechać do Warszawy, ale czy mi się to uda — nie wiem.

— Kończąc naszą rozmowę niech mi będzie wolno przekazać Panu jak najlepsze życzenia dalszej, owocnej działalności w dziedzinie twórczości literackiej i popularyzacji lotnictwa.

— Dziękuję.

Rozmawiał: TADEUSZ MALINOWSKI

W następnym tygodniu rozmawiamy z Bohdanem Arctem

NOTKA O MEISSNERZE

AUTOR „Szkoły Orląt" urodził się w 1901 roku w Warszawie jako syn artysty rzeźbiarza Jana Wiktora Meissnera. Mając osiemnaście lat zostaje pilotem wojskowym. W wojskach lotniczych pełni służbę przez dwadzieścia pięć lat, będąc kolejno pilotem myśliwskim, dowódcą eskadry, szefem pilotażu w szkole lotniczej, pilotem oblatującym i pilotem bombowym.

Przez pewien czas pracował jako pilot transportowy na linii lotniczej. Brał udział w licznych zawodach lotnictwa sportowego i pokazach lotniczych, między innymi w Hamburgu i w Berlinie podczas Olimpiady w 1936 roku. Ma polski stopień kapitana i angielski podpułkownika (wingcommandera).

Ogółem wylatał na samolotach ponad 12 000 godzin. Posiada wszystkie odznaczenia wojskowe oraz krzyż Orderu Odrodzenia Polski i Złoty Krzyż Zasługi otrzymane po wojnie za twórczość literacką.

Janusz Meissner swą twórczość literacką rozpoczął w 1927 roku. Od samego początku do dnia dzisiejszego cieszy się ona dużym powodzeniem.

Do tej pory autor „Pilota gwiaździstego znaku" napisał około pięćdziesięciu tomów opowiadań, nowel i powieści, a ponadto zrealizował cztery scenariusze filmowe. Niektóre książki Janusza Meissnera zostały przetłumaczone na siedem języków obcych (angielski, czeski, francuski, szwedzki, niemiecki, flamandzki i norweski). Polskie nakłady jego książek osiągnęły ponad milion trzysta tysięcy egzemplarzy (na przykład: „Niebieskie drogi" — 130 000, „Żądło Genowefy" i „L jak Lucy" po 180 000, „Wraki" — 300 000).

Oprócz tematyki lotniczej Janusz Meissner pisze również książki obrazujące pracę i życie ludzi morza. (m)

Seniorzy polskiego lotnictwa na sali obrad.

WALNE ZEBRANIE SENIORÓW LOTNICTWA

MAŁA aula Politechniki Warszawskiej, 8-my kwietnia 1962 r. I znowu, po roku, spotykamy się z ludźmi, którzy pierwsi realizowali niedościgłe mrzenia swego czasu, którzy sięgali po mityczne wówczas wysokości, konstruowali nowatorskie modele balonów, przekraczali na swych samolotach lodowe granice Arktyki.

Na Walnym Zebraniu sprawozdawczo-wyborczym Klubu Seniorów Lotnictwa APRL zebrało się ponad 200 pilotów, inżynierów i konstruktorów; przybyli z całego kraju, aby swobodnie porozmawiać, powspominać dawne dzieje...

Okres, jaki minął od ostatniego Walnego Zebrania Klubu, zapisał się niestety pewnymi trudnościami, jakie przeżył Klub w wyniku sprawozdania funkcji prezesa przez T. Kurowskiego. Kryzys ten przekreślił w znacznej mierze szanse realizacji zamierzonych początkowo postanowień. Dopiero w okresie ostatnich dwóch miesięcy ożywiła się praca klubu, a to przede wszystkim dzięki wznowieniu wtorkowych spotkań towarzyskich, nawiązaniu ściślejszej łączności z Zarządem Głównym APRL, powołaniu kilku komisji dla uporządkowania spraw ogólnych.

Z chwilą wznowienia działalności Komisji Historycznej od dnia 5.I. br. zapoczątkowała ona gromadzenie danych o poległych lotnikach, w przewidywaniu wydania II części „Księgi ku czci poległych lotników". Nawiązano w tym celu kontakt ze Zrzeszeniem Lotników Polskich w Londynie. Jednocześnie współpraca z Komisją Lotniczo-Historyczną umożliwi wzajemną wymianę danych otrzymywanych drogą relacji historycznych i dokumentów, a także możliwe stanie się wydawanie tych materiałów w formie broszur czy też pamiętników. Seniorzy-lotnicy zobowiązali się opracować materiały na temat działalności lotników polskich w okresie okupacji do Księgi Pamiątkowej APRL.

Z radością zanotować należy inicjatywę Klubu w zakresie propagandy lotnictwa wśród młodzieży. Na spotkaniu dowiedzieliśmy się o tym od Marii Wardasówny, która ze swoimi interesującymi pogadankami odwiedza szkoły i świetlice przyzakładowe.

Klub Seniorów Lotnictwa zobowiązał się także patronować budowie „Domu Lotnika", na który to cel są już zebrane dość poważne fundusze w SFOS-ie.

Warto wspomnieć i o tym, co zrobiono w sprawie emerytur — otóż zostały już załatwione wnioski tych, którzy pobierają najniższe renty oraz tych, którzy nie znaleźli się na listach wysłanych do Urzędu Rady Ministrów, a pobierają niskie renty.

Walne Zebranie zaleciło nowo wybranemu Zarządowi m. in.:

— opracowanie w ścisłym powiązaniu z APRL planu pracy w dziedzinie propagowania lotnictwa poprzez powołanie Komisji, która zorganizuje prelegentów i działaczy, nada im kierunek pracy i będzie czuwać nad jej wykonaniem,

— pogłębienie pracy Komisji Historycznej, aby jak najprędzej wypełnić luki w historii lotnictwa polskiego,

— utworzenie sekcji literackiej, która opracowywałaby i wydawała w formie artykułów lub zbioru wspomnień relacje seniorów,

— prowadzenie zebrań towarzyskich, organizowanie dobrych odczytów i dyskusji,

— powołanie Komisji Socjalno-Bytowej i organizowanie pomocy dla członków KSL.

Nowemu Zarządowi KSL składamy najlepsze życzenia owocnej pracy w nadchodzącej kadencji.

(wam)

Z prawej: Nowy prezes Klubu Seniorów Lotnictwa APRL Medard Konieczny. Foto: St. Jaśko (2)

Szybownictwo

* **Australijski rekord** przelotu otwartego był ostatnio dwukrotnie poprawiany. Najpierw A. Woźniakowski przeleciał odległość 550 km, następnie Harry Schneider dokonał przelotu 640 km. Obydwa przeloty wykonano na szybowcu Ka–6.

*

* **SVAZARM postanowił**, że VI Szybowcowe Mistrzostwa Czechosłowacji odbędą się w r. 1964 w przybliżonym terminie maj — czerwiec. W mistrzostwach wezmą udział osobno kobiety.

*

* **Największą ilość** pilotów ze srebrną odznaką posiada Francja 3 204. Na drugim miejscu jest NRF – 2 449, na trzecim Polska – 2 061. W dalszej kolejności: Czechosłowacja – 1 794, Szwecja – 467, Szwajcaria – 456, USA – 379, Jugosławia – 313, Holadia – 182, Finlandia – 167, Dania – 127, Hiszpania – 73 (biuletyn FAI, z którego pochodzą te dane, nie obejmuje pilotów ZSRR).

Sport samolotowy

* **Bezpośrednie loty** między miejscowościami wypoczynkowymi w Alpach a Zurichem uruchomiła grupa pilotażu silnikowego Aeroklubu Szwajcarskiego. W Kloten można wynająć sobie 2–4 osobową taksówkę powietrzną na przelot do Davos albo do Samedan. W roku ubiegłym aeroklub osiągnął dzięki tej akcji 820 tys. franków szwajcarskich. (sz)

*

* **80 tys. prywatnych samolotów** zarejestrowanych jest obecnie w Stanach Zjednoczonych. Wykonały one w roku około 15 milionów lotów, spośród 25 milionów zanotowanych przez Federalną Agencją Lotniczą. Ogólny nalot samolotów prywatnych wyniósł w tym okresie 12,6 milionów godzin. (sz)

Sport spadochronowy

* **Centralny Komitet** DOSAAF ZSRR i Komitet Techniczny Wszechzwiązkowej Sekcji Spadochronowej ogłosiły konkurs na nowy typ treningowy spodochronu sportowego. Termin konkursu — do 1 października br.

Transport i komunikacja

* **W dniu 30 kwietnia br.** weszły na linię SAS z Europy na Daleki Wschód nowe samoloty Convair „Coronado", osiągając średnią prędkość 970 km/h.

*

* **Pierwszy samolot** komunikacyjny typu Vickers VC–10 (Anglia) wykona próbny lot w końcu maja br.

*

* **W zakładach Heinkla** w Speyr (NRF) zbudowano samolot komunikacyjny bliskiego zasięgu He-211. Wyposażony jest on w trzy silniki odrzutowe General Electric CP-700 produkcji amerykańskiej. Z 24 pasażerami i ładunkiem towarów 2 tony samolot może startować i lądować na lotniskach trawiastych (umocnionych). Prędkość przeciętna — 900 km/h.

*

* **W Jugosławii** obchodzono 15-lecie istnienia linii lotniczych JAT. Obecnie jugosłowiańskie lotnictwo komunikacyjne posiada 46 linii powietrznych (32 krajowe i 14 zagranicznych) długości 30 512 km. Przewieziono — ponad 1,5 miliona pasażerów i 12,5 miliona kilogramów towaru. Wykonano ponad 100 000 lotów w czasie 170 000 godzin; 24-ch pilotów i 31 obób personelu latającego wylatało ponad milion kilometrów. W r. 1965 przewidywany jest przewóz pół miliona pasażerów. JAT posiada obecnie samoloty następujących typów: DC–3, Convair CV–440 „Metropolitan", DC–6B, Il–14. Dojdą niedługo SE–210 „Caravelle" 6B.

*

* **W styczniu 1962 roku** samoloty czechosłowackich linii lotniczych przewiozły 43 668 pasażerów i przeleciały 1 170 991 km w ciągu 2 731 33 godzin.

*

* **Według stanu** na dzień 1. III. 1962 r. powiększyła się ilość samolotów czechosłowackich linii lotniczych CSA o dwa samoloty Il–18 i jeden samolot Tu–104A. Ruch komunikacyjny na trasach czechosłowackich linii lotniczych obsługuje oprócz samolotów Il–14 również pięć samolotów typu Tu–104A, sześć Il–18 oraz jeden Bristol „Britannia".

*

* **23 lutego 1962** roku odbył lot na pokładzie samolotu Tu–104A na trasie Praha–Moskwa jeden ze stu pionierów, którzy swoim zachowaniem, postępami w nauce oraz czynami mogą być wzorem dla innych dzieci Czechosłowacji. 12-letni Antonin Sletr zwiedził poza tym port lotniczy Pragi — Ruzyne i warsztaty lotnicze.

*

* **Transport samolotów** drogą powietrzną między Anglią a Danią zamierza uruchomić brytyjskie przedsiębiorstwo lotnicze Channel Air Bridge. Do przewozu używane mają być specjalne samoloty transportowe, mogące

Z zagranicy

pomieścić 5–6 samochodów osobowych oraz ich pasażerów. (sz)

*

* **Nadzorczy komitet** transportu ponaddźwiękowego utworzony został w ramach Międzynarodowego Transportu Powietrznego (IATA). Przewodniczącym Komitetu został główny inżynier Trans-Canada Air Lines J. T. Dyment. Dyrektor techniczny IATA, St. Kr. Krzyczkowski, określił zadania komitetu jako „dalszy krok, uczyniony w kierunku przejścia na sprzęt ponaddźwiękowy w sposób przygotowany, zorganizowany i bez wstrząsów". (sz)

Militaria

* **Pilot amerykański** George W. Ellis ustanowił na dwusilnikowym samolocie odrzutowym Mc Donnel F4H „Phanton II" nowy rerord świata, przelatując trasę pomiarową długości 25 km na wysokości 20 252 m. Poprzedni rekord wysokości w locie prostym — 16 855,72 m — należał do Jacqueline Cochran (samolot Northrop T–38 „Talon").

*

* **W Indii budowane** są licencyjnie w większej serii samoloty transportowe konstrukcji angielskiej AVRO–748 MF. Jest to wersja wojskowa znanego samolotu komunikacyjnego średniego zasięgu.

*

* **W roku 1970** wejdzie do służby pierwszy francuski okręt podwodny o napędzie atomowym, uzbrojony w rakiety średniego zasięgu, podobne do amerykańskich „Polaris".

*

* **W roku 1965** wejdą do służby w lotnictwie francuskim bombowce „Mirage IV". W tymże roku rozpocznie się budowa najnowocześniejszych samolotów — nosicieli bomb atomowych. 200 samolotów Dassault „Mirage III E i R" stanowić będzie siłę uderzeniową.

*

* **Piloci NRF** otrzymają do swej dyspozycji lotniska we Francji. Dobiegają końca rokowania toczące się na ten temat między rządami NRF i Francji. Tak więc w najbliższej przyszłości szkolenie pilotów Bundeswehry na samolotach „Fouga Magister" odbywać się będzie we Francji, niedaleko miejscowości Orange. Jesienią nowa Luftwaffe wyśle swych lotników do bazy Solenzara na Korsyce. (sz)

*

* **NRF, Wielka Brytania i Stany Zjednoczone** kontynuować będą wspólnie prace nad odrzutowym myśliwcem pionowego startu Hawker P. 1 127 z silnikiem Bristol—Siddeley „Pegasus". Do chwili obecnej zbudowano w Anglii 2 prototypy, a w przygotowaniu jest pierwsza seria składająca się z 4 sztuk. (sz)

Różne

* **Ilość samolotów** cywilnych wyprodkowanych w USA w roku 1961 wyniosła 7 050 sztuk. Jest to o 1 131 mniej niż w roku 1960. Samolotów odrzutowych wyprodukowano w roku 1961 — 215, wobec 241 zbudowanych w roku 1960. Ograniczenie produkcji odrzutowców postępuje w dalszym ciągu.

*

* **66 nowych samolotów** prywatnych zarejestrowano w roku 1961 we Włoszech. Najwięcej jest wśród nich: Procaer F–15 „Picchio" (10), Aeromere F8L „Falco" (7), Partenavia P–57 „Fachiro" (7), Aviamilano P–19 (6) i Piper „Comanche" (4).

*

* **Jedynym japońskim** pilotem, który zrzucił bomby na Stany Zjednoczone, jest 51-letni dziś Nobu Fujita. W 1942 r. odbył on lot na wodnopłacie przywiezionym do wybrzeży amerykańskich przez okręt podwodny i dokonał terrorystycznego nalotu na miasto Mount Emily. Fujita został ostatnio zaproszony do odwiedzenia miasta, które zbombardował, przy okazji rozpoczynającej się tam w maju br. wystawy azalii... (sz)

*

* **Nieoczekiwaną** podróż powietrzną odbyła mieszkanka Jamajki Estella Francis. Alan Davey z Wolverhampton z Anglii długo zbierał 85 funtów na bilet dla swej narzeczonej Estelii. Niestety, nastąpiła pomyłka pocztowa i bilet doręczono innej kobiecie o tym samym imieniu i nazwisku, tyle, że dwukrotnie starszej. (sz)

*

* **Kolej podziemna** połączy London Airport z centrum miasta. Nowe połączenia z Victoria Station do Heathrow skórci czas przejazdu do portu o połowę, do 20 minut. Zapewni ona jednocześnie rozładowanie rosnącego ruchu pasażerskiego, którego nasilenie wyraża się obecnie liczbą 2 000 pasażerów na godzinę. Koszty, w wysokości 18 milionów funtów, pokryją BEA, BOAC i British Railway. (sz).

*

* **Miejsce dla parkowania** samochodów staje sią problemem dla wielu portów lotniczych. W Kloten — lotnisku Zurichu — urządzono specjalny parking dla wozów należących do personelu lotniska. Szlaban zagradzający wjazd otwiera się automatycznie dopiero po wsunięciu do urządzenia kontrolnego legitymacji ze specjalnie metalową wkładką. (sz).

*

* **Międzynarodowe spotkanie** stewardess powietrznych organizuje w dniach 28 i 29 kwietnia br. francuskie stowarzyszenie LES AILES BLEUES. Spotkanie to, które odbyć ma się w Biarritz, połączone będzie z wyborem „Miss stewardess 1962". PLL LOT nie będą reprezentowane na tym spotkaniu. (sz)

*

* **4 500 dolarów** odszkodowania otrzymał mieszkaniec Pittsburga w Stanach Zjednoczonych, Thomas Griggs, który został zmuszony do zmiany mieszkania położonego obok portu lotniczego. Hałas i wstrząsy powodowane przez przelatujące samoloty uniemożliwiały nie tylko sen w domu, ale nawet utrudniały rozmowy, zaś ze ścian i sufitów odpadał tynk. Wyrok w tej sprawie wydany został przez Sąd Najwyższy Stanów Zjednoczonych. (sz)

GOŁĄB PILOTEM RAKIETY?

DOŚĆ niezwykły eksperyment przeprowadzony w 1960 r. na Uniwersytecie Kolumbijskim w Nowym Jorku pokazał niezbicie, że gołębie nadają się lepiej niż ludzie do wykonywania niektórych wcale niełatwych prac przemysłowych.

Jest w tym twierdzeniu nieco przesady, ale niezbyt wiele. Mówiąc już zupełnie ściśle: okazuje się, iż gołębie mogłyby zrobić karierę jako doskonali brakarze i „sortownicy".

Przed dwoma laty jakiś znajomy inżynier uskarżał się prof. Cummingowi, młodemu psychologowi Uniwersytetu Kolumbijskiego, że wady w wykonaniu miniaturowych części zepsuły maszynę elektroniczną wartości 300 000 dol. Kłopot polegał na tym, że kontrolerzy produkcji na linii montażowej nie zauważyli drobnych rys na warstewce farby pokrywającej owe części.

„Dlaczego nie zaangażujecie jakiegoś tańszego pracownika, o lepszym systemie nerwowym" — zapytał wtedy prof. Cumming.

PROFESOR NIE ŻARTOWAŁ

Takim tańszym pracownikiem — wyjaśnił profesor — może być gołąb. Inżynier wziął te słowa za kiepski dowcip. Ale prof. Cumming nie żartował. Nad zagadnieniami psychologii gołębi pracował od 1953 roku. W ciągu następnych paru miesięcy dowiódł, że miał rację, chwaląc zalety tych ptaków.

Gdy Cumming przystępował do swego eksperymentu, wiedział już, że: gołębie nie muszą spać, gołębi nie nudzi jednostajna praca, gołębie bardzo lubią dziobać różne rzeczy.

Prof. Cumming słyszał też o dotychczasowych sukcesach gołębi. Pewna fabryka farmaceutyczna zdołała przed paru laty tak wytresować te ptaki, iż sortowały drażetki odrzucając te, które były wadliwie zamknięte. Potem amerykańska marynarka wojenna szkoliła gołębie w sterowaniu pocisków rakietowych. (Ten ściśle tajny program noszący kryptonim „Orcon" został ujawniony dopiero w 1960 r.). Przyzwyczajano je dziobać każdy przedmiot, jaki pojawił się na ekranie. Naukowcy chcieli umieszczać gołębie w głowicach rakiety, miały tam dziobać przezroczysty wziernik w miejscu gdzie czernił się cel — nieprzyjacielski samolot lub okręt. Gdyby pocisk zszedł z kursu, gołąb oglądałby cel nie na środku wziernika lecz z boku. Dziobanie bocznych powierzchni wziernika miało powodować uruchomienie urządzeń sterujących i skorygowanie kursu o określony kąt, zależny ściśle od położenia celu.

PROGRAM „ORCON"

Prace nad programem „Orcon" rozpoczęto w 1948 r. Były one kontynuacją podobnego projektu dr B. Skinnera z ostatnich lat wojny, a którego realizację przerwano w 1945 r. W laboratorium badawczym marynarki USA w Waszyngtonie zbudowano symulator (naśladownik) lotu rakietowego dla gołębi. W zasobniku o kształcie sześcianu był przywiązany gołąb. Przebywał on tam przez 80 sekund dziobiąc wytrwale punkty ukazujące się na szybie wziernika z częstotliwością 4 razy na sekundę. To był pierwszy stopień wtajemniczenia.

Następnie gołąb był trenowany w symulatorze mającym postać kabiny rakiety z ekranem-wziernikiem, przed którym wyświetlano kolorowe zdjęcia okrętów. Ekran był z materiału przewodzącego prąd elektryczny, a do dzioba ptaka przyklejano elektrodę metalową łączoną miękkim przewodem z systemem mechanizmów wykonawczych i wspomagających.

Trenowano 8 specjalnie dobranych gołębi. Cztery najlepsze wykazały dokładność 79% trafień na 96 prób. „Loty" odbywały się z prędkością do 1000 km/h, co odpowiadało rakiecie pokładowej „Regulus-1", w której m. in. gołębie miały być użyte.

Ostatnią fazą treningu było wyświetlanie gołębiom filmów zrobionych z samolotów nurkujących na okręty. Gwałtownie rosnące wymiary zbliżających się okrętów płoszyły gołębie, mimo to dokładność „trafień" w dalszym ciągu wahała się od 60 do 80%.

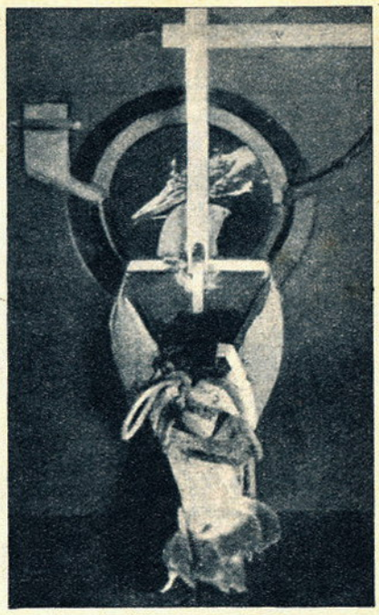
Podczas ataków na okręty od czoła, z tyłu lub z boku — gołębie wykazywały celność od 30 do 40%. W końcu 1953 r. prace nad programem „Orcon" („organic control") zostały przerwane, ale przez dalsze 6 lat ich wyniki trzymano w tajemnicy.

Szybki rozwój elektroniki spowodował, że projekt „Orcon" stał się dziś tylko ciekawostką. Warto jednak dodać, że wynalezione dla potrzeb tego projektu ekrany przewodzące prąd elektryczny są obecnie wykorzystywane w systemach radarowego naprowadzania rakiet na cel.

Ale wróćmy do pokojowych prób wykorzystania gołębi. Aby tresować gołębie na wykwalifikowanych inspektorów produkcji, prof. Cumming i jego współpracownik Lefland, zbudowali specjalny aparat. Składa się on z koła wielkości koła ratunkowego, na którego obręczy zawieszono jednakowe części. Na wprost obręczy umieszczona była aluminiowa klatka z wziernikami, w niej siedział gołąb. Jedna szybka była przezroczysta, druga matowa — obie przewodziły prąd elektryczny.

Koło obracało się: gołąb oglądał coraz to nową część. Gdy dana część „podobała" mu się, dziobał w szybkę matową — oznaczało to, że detal jest dobry. Gdy jednak pokazano część uszkodzoną (rysa, zadrapanie), gołąb wściekle walił dziobem w szybkę przezroczystą. Dostawał wówczas w nagrodę trochę ziarna.

Jak długo trwa „przeszkolenie" przemysłowe gołębia? Od 50 do 80 godzin, w zależności od uzdolnień danego ptaka. Na początek pokazuje mu się części wyraźnie wybrakowane, potem stopniowo defekty są coraz trudniejsze do spostrzeżenia, aż wreszcie odpowiadają nikłym lecz dyskwalifikującym zadraniom, jakie zdarzają się na prawdziwej linii montażowej.



Gołąb w kabinie naśladownika dla „zaawansowanych"; na ekranie — wziernika widoczny jest obraz okrętu.

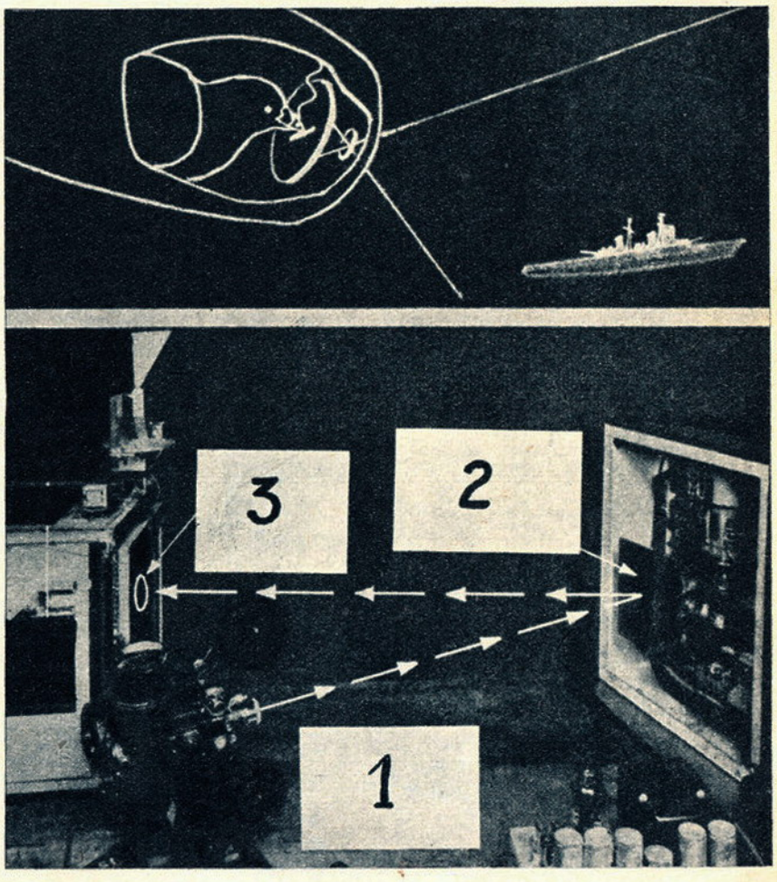
Nawet jeśli przez dłuższy czas na kole nie widać żadnej części z uszkodzeniem, gołąb nie myli się „umyślnie", by dostać ziarno. Wydajność pracy ptaka jest zadziwiająca — dokładność wynosi 99%.

★

Naturalnie, eksperymenty prof. Cumminga nie oznaczają, iż wkrótce fabryki zaczną zwalniać brakarzy i zastępować ich gołębiami. Przyjemnie jednak jest wiedzieć, że te poczciwe ptaki mogą nam pomóc — w razie potrzeby.

(WWit-Ar)

U góry: Zasada naprowadzania rakiet na cel przez gołębie. U dołu: Wyposażenie naśladownika treningowego. Aparat filmowy (1) rzutuje barwne obrazy okrętów na lustro (2) odbijające promienie w kierunku ekranu-wziernika (3) kabiny gołębia. Lustro to (2) drga i przesuwa się, gdy gołąb przejmuje kierowanie „rakietą".



POLSKIE LINIE LOTNICZE • ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ • POLISH AIRLINES

LOT

NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

Nr 3 • maj 1962

LINIE KRAJOWE LOT–u

POWIETRZNE przewozy krajowe mają w Polsce bogatą, bo 40-letnią tradycję: we wrześniu 1922 roku otwarte zostały dwa pierwsze połączenia Warszawy ze Lwowem i Gdańskiem, uruchomione przez poprzednika LOT-u, Aerolloyd. Polskie Linie Lotnicze LOT przejęły obydwie te linie, uzupełniając je połączeniami Warszawy z Poznaniem, Katowicami i Wilnem.

Powojenna historia LOT-u zaczyna się od uruchomienia linii krajowych. W pierwszym okresie odbudowy kraju oddano do użytku powietrzne połączenia między stolicą, a miastami prowincjonalnymi. Tak więc w roku 1945 uruchomiono dwie linię okrężne między głównymi ośrodkami kraju, a w marcu 1946 r zreorganizowano ten system, tworząc bezpośrednie linie między Warszawą a Krakowem, Katowicami, Gdańskiem, Wrocławiem, Poznaniem i Szczecinem. Później uruchomiono jeszcze połączenia stolicy z Łodzią i Koszalinem.

Krajowe przewozy pasażerskie samolotami Polskich Linii Lotniczych LOT osiągnęły swoje szczytowe nasilenie — 180 247 osób — w roku 1957, po poważnym spadku w roku 1958 i **wykazują w ostatnich latach znowu tendencję wzrostową.** W roku 1961 przewieźliśmy na liniach krajowych 126 140 pasażerów, o 10 000 osób więcej niż w roku 1960. Przewieziono również 1 284 tony bagażów, towarów i poczty.

Wspomnieliśmy o pewnym zahamowaniu linii krajowych w 1958 roku. Zbiegły się wówczas: zamknięcie dla ruchu lotniska w Katowicach, skasowanie linii do Łodzi, dokąd uruchomione zostały szybkie pociągi oraz nierentownej linii do Koszalina.

W chwili obecnej LOT ma 6 linii krajowych: między Warszawą a Gdańskiem — odległość 302 km (cena biletu 187 zł, czas przelotu 95 min.), Krakowem — 263 km (185 zł, 55 min.), Poznaniem 339 km (184 zł, 85 min.), Rzeszowem — 317 km (195 zł, 80 min.), Szczecinem — 540 km (238 zł, 160 min), Wrocławiem — 310 km (198 zł, 85 min.). Ponadto latem uruchamiane są sezonowe połączenia między Gdańskiem, a Krakowem i Wrocławiem.

Ostatnio modernizuje się sprzęt używany na liniach krajowych, zastępując stopniowo wysłużone Li-2 szybszymi, pojemniejszymi i wygodniejszymi Iłami-14. Lotnicza komunikacja krajowa zdobywa sobie dużą popularność. Niewysoka stosunkowo, w porównaniu z cenami innych środków lokomocji, taryfa lotnicza sprawia, że na większości linii frekwencja osiągnęła wysoki poziom. Niemałe znaczenie w popularyzowaniu komunikacji powietrznej odgrywa absolutne bezpieczeństwo lotów, punktualność kursowania samolotów oraz dogodny rozkład, wiążący samoloty z innymi środkami transportu.

RS

ВНУТРЕННИЕ ЛИНИИ ЛЕТ-а

У внутреннего воздушного транспорта в Польше существует уже своя довольно богатая, так как 40 летняя, традиция: в сентябре 1922 года созданы предшественником Лёт-а, Аэроллойдом, две первые линии между Варшавой и Львовом и между Варшавой и Гданьском. Переняв их от Аэроллойда, Лёт восполнил их новыми воздушными звузами Варшавы с Познанем, Катовицами и Вильнюсом.

Послевоенная история Лёт-а начинается также с внутренних линий. В первом периоде восстановления жизни страны были отданы в общественное пользование воздушные соединения между столицей и провинциальными центрами. Так, например, в 1945 году были открыты две окружные линии между главными пунктами страны, а в марте 1946 года наступила реорганизация такой системы и вместо нее созданы были непосредственные связи Варшавы с Краковом, Вроцлавом, Гданьском, Познанем и Щецином. Позже была установлена еще одна связь столицы с Лодзей и Кошалином.

Внутренний пассажирский транспорт самолётами Польских воздушных линий Лёт достиг своего апогея — 180.247 человек — в 1957 году, а после значительного упадка в 1958 году, **стал снова усиливаться в последнее время.**

В 1960 году было перевезено на внутренних линиях 126.140 пассажиров, т. е. на 10.000 человек больше, чем в 1960 году. Перевезено было также 1.284 тонны багажа, товаров и почты.

Причиной снижения уровня перевозок на внутренних линиях являлось тогда с одной стороны закрытие для пассажирского движения Катовицкого аэропорта, с другой стороны упразнение линии Варшава — Лодзь, куда направлены были скорые поезда и, наконец, нерентабельность Кошалинской линии.

В настоящее время Лёт располагает внутренними линиями: между Варшавой и Гданьском — расстояние 302 км, продолжительность полета 95 мин. — цена проезда 187 зл.; Варшавой и Краковом — 263 км. — 55 мин. — 185 зл.; Варшавой и Познанем — 339 км. — 85 мин. — 184 зл.; Варшавой и Жешовом — 317 км. — 80 мин. — 195 зл.; Варшавой и Щецином — 540 км. — 160 мин. — 238 зл.; Варшавой и Вроцлавом — 310 км. — 85 мин. — 198 зл. Летом, кроме того, открывается сезонное сообщение между Гданьском и Краковом а также Вроцлавом.

В последнее время интенсивно модернизируются используемые на внутренних линиях, технические средства. Отслужившие свое ЛИ-2 заменяются постепенно более скорыми, более вместительными и более конфортабельными ИЛАМИ-14.

Внутренняя воздушная коммуникация снискивает все большую популярность. Невысокая, сравнительно со стоимостью проездов иными средствами передвижения, стоимость полетов способствует тому, что на большинстве воздушных линий численность пассажиров достигла высокого уровня. Не малое значение играют в данном случае полная безопасность полетов, точность движения, удобные расписания, сообразованные с иными средствами передвижения.

LOT'S DOMESTIC LINES

AIR Transport in Poland has a long 40 years old tradition: in September 1922 two first services connecting Warsaw with Lwów and Gdańsk have been inaugurated by LOT's predecessor Aerolloyd. On the day of formation Polish Airlines LOT have taken over two existing services, enlarging domestic network in due course by three other lines connecting Warsaw with Poznań, Katowice and Wilno.

The postwar LOT's activity started with opening of domestic services. In the first period of recovery connections linking the capital with towns in provinces were started. And thus, in 1945 two circle lines connecting most important towns were brought into operation, which system later in March 1946 sustained reorganisation and gave way to the establishment of direct lines between Warsaw, Kraków, Katowice, Gdańsk, Wrocław, Poznań and Szczecin. Later on direct services between Warsaw, Łódź and Koszalin were also introduced.

The passenger traffic on domestic routes reached the peak in 1957 when the number of passengers flown amounted to 180247, and after considerable drop down in 1958, at present shows again tendency of increase.

In 1961 126140 passengers have used LOT's service on domestic routes, which exceeded by 10000 the number flown in 1960. The freight and mail carried in 1961 came under the total of 1284 tons.

The peak of 1958 and drop of traffic in the years which followed resulted from closing down of Katowice Airport, cancellation of Warsaw — Łódź line opened for fast electric train service, the cancellation of Warsaw — Koszalin service which proved unprofitable.

Nowadays LOT operates daily 6 domestic lines linking Warsaw and: Gdańsk — distance of 302 kilometers (single fare 187 zlotys, flight duration 95 minutes), Kraków — distance 263 kilometers (185 zlotys 55 minutes), Poznań — 339 kilometers (184 zlotys, 85 minutes), Rzeszów — 317 kilometers (195 zlotys, 80 minutes), Szczecin — 540 kilometers (238 zlotys, 160 minutes), Wrocław — 310 kilometers (198 zlotys, 85 minutes). Additionally in the summer season extra frequencies are as a rule introduced from Warsaw to Gdańsk, Kraków and Warsaw.

Recently the equipment used on domestic routes in being modernised. Li-2 aircraft are gradually withdrawn from service and replaced by larger and more comfortable IL 14's.

The airtransport in Poland has become quite popular. Moderate fares in comparison with the cost of surface transportation added to the popularity of LOT. Not withstanding that LOT's establishment on the market was in considerable extent due to 100% safety, punctuality and suitability of schedules securing good connections with other means of transport.

Port lotniczy w Poznaniu. **Foto: J. Piatek**

KRAJOWE PLACÓWKI LOTU

GDAŃSK. Port lotniczy w Gdańsku stanie wkrótce w obliczu sezonu letniego. Będzie tu gwarno i rojno od wczasowiczów przybywających samolotem ze wszystkich stron Polski na nadmorskie plaże Bałtyku.

POZNAŃ. Solidna mieszczańska kamienica mieści oddział LOT-u w Poznaniu. Rokrocznie w czasie Międzynarodowych Targów przylatują tu samolotami kupcy i turyści z całego świata.

KRAKÓW. Ta uczennica krakowska często przystaje w Rynku przed oknem LOT-u, żeby popatrzeć na efektowny model samolotu Il-18.

WROCŁAW. Siedziba LOT-u we Wrocławiu przy ul. Świerczewskiego 36. Stąd, w sezonie letnim, prowadzą drogi do ośrodków wypoczynkowych licznie rozsianych na terenie Dolnego Śląska (zdjęcie z lewej).

POZNAŃ. Fragment poczekalni dla pasażerów w porcie lotniczym. Przyjemne wrażenie sprawia estetyka wnętrza i jego nowoczesny charakter (zdjęcie z prawej).

Zdjęcia: M. Kobrzyński (8) i Z. Jóźwiak (1) — LOT

SZCZECIN. Oddział w Szczecinie mieści się przy Al. Wojska Polskiego, tuż obok reprezentacyjnego kina „Kosmos". Czyżby dobry omen dla LOT-u?

RZESZOW. Rzeszowski port lotniczy znajduje się w odległości 11 km od miasta, koło miejscowości Jasionka. Budynek jego wyróżnia się nieskazitelną czystością.

KRAKOW. W witrynach biura w Krakowie odbijają się kontury historycznych Sukiennic. Siedziba LOT-u mieści się w centrum zabytkowej dzielnicy, przy Rynku Głównym.

WARSZAWA. Biuro Miejskie PLL LOT w stolicy przeniesione zostało na ul. Waryńskiego 9. Wkrótce otrzyma ono atrakcyjne wnętrze i efektowny neon na zewnątrz.

LUDZIE LOTU

Leon Lewicki

PIĘKNĄ karię lotniczą ma za sobą kierownik Biura Miejskiego PLL LOT w Warszawie, **Leon Lewicki**. W czasie minionej wojny latał w dywizjonie 305 i za liczne zasługi bojowe udekorowany został Krzyżem Virtuti Militari IV kl., czterokrotnie Krzyżem Walecznych, odznaczeniami brytyjskimi i francuskimi. Po powrocie do kraju przez szereg lat pracował w instytucjach nie mających nic wspólnego z lotnictwem, jednak w 1959 roku wrócił do „lotniczej branży" na stanowisko, które piastuje do dzisiaj.

★

Edmund Kolendo

Kierownik Oddziału PLL LOT w Gdańsku **Edmund Kolendo** jest jedynym latającym aktualnie pilotem spośród kierowników terenowych placówek LOT-u. Żołnierz II Armii WP, zaczął pracę w PLL LOT w 1948 roku, awansując na coraz odpowiedzialniejsze stanowiska. Gdy w 1953 roku mianowano go p.o. zawiadowcy portu, postanowił zdobyć bezpośrednią, praktyczną wiedzę o lataniu: rozpoczął w Aeroklubie Gdańskim szkolenie w pilotażu samolotowym. Dziś jest jednym z czynnych pilotów sportowych Wybrzeża.

★

Kierownik Oddziału PLL LOT w Krakowie **Jerzy Lewiński**, choć najmłodszy wiekiem i stażem — pełni swe obowiązki dopiero od września 1961 roku — należy jednak do najaktywniejszych; już na długo przed rozpoczęciem pracy w PLL LOT specjalizował się w zagadnieniach transportu. Obecnie jego starania idą w kierunku uruchomienia sezonowych połączeń z Krakowa do Poznania i Szczecina oraz zapoczątkowanej w okresie FIS linii do Nowego Targu.

★

Jerzy Lewiński

Kierownik Oddziału PLL LOT w Poznaniu **Bogusław Łączkowski**, który pełni swe obowiązki dopiero od lata ubiegłego roku, stanie wkrótce przed trudnym egzaminem: czas trwania Międzynarodowych Targów Poznańskich jest w placówce poznańskiej okresem wyjątkowego nasilenia pracy. Poznań awansuje wówczas do rangi portu międzynarodowego, lądują tu wówczas nie tylko samoloty linii międzynarodowych LOT-u, ale i maszyny innych towarzystw lotniczych. Życzymy zatem p. Łączkowskiemu powodzenia w pracy.

★

Bogusław Łączkowski

Pełniąca obowiązki kierowniczki Oddziału PLL LOT-u w Rzeszowie **Elżbieta Anna Orłowska** jest jedyną kobietą na tym stanowisku w Polskich Liniach Lotniczych. Jej pierwsze zetknięcie z lotnictwem nastąpiło w zakładach PZL-Rzeszów, gdzie pracowała jako laborantka. W PLL LOT p. Orłowska pracuje od 1957 roku, początkowo jako kasjerka, a od 1960 roku — na stanowisku starszego dyżurnego ruchu, odpowiadając jednocześnie za pracę całego oddziału.

★

Bogatym doświadczeniem dysponuje kierownik Oddziału PLL LOT w Szczecinie **Ludwik Nowak**. W 1939 roku zdał egzamin na Politechnikę Warszawską, w czasie wojny pracował w różnych zawodach, a zaraz po wyzwoleniu zatrudniony został w Polskich Liniach Lotniczych. Jest „seniorem" wśród kierowników terenowych oddziałów PLL LOT, kierując pracą swej placówki już od 16 lat!

★

Kierownik Oddziału PLL LOT we Wrocławiu **Bronisław Ceronek** już od zarania swej pracy związany z komunikacją, a od 1949 roku pracuje w PLL LOT. Był kierownikiem ruchu na warszawskim Okęciu, pełnił obowiązki zawiadowcy portu w Rzeszowie i — przez pewien okres — w Szczecinie. Od 1958 roku kieruje działalnością ekspozytury LOT we Wrocławiu.

Elżbieta Orłowska

Ludwik Nowak

Bronisław Ceronek

KRONIKA

W pierwszych dniach kwietnia w licznych punktach Warszawy oraz w innych miastach Polski pojawiły się plakaty LOT-u, budząc wszędzie duże zainteresowanie. Najbardziej podobał się plakat „z chłopczykiem", którego autorem (i ojcem figurującego na plakacie 5-letniego Pawełka) jest art. grafik Tadeusz Rumiński. Plakat ten zdobył w roku ubiegłym I nagrodę na ogólnopolskim konkursie na plakat reklamowy PLL LOT.

Znanym pasażerem na liniach krajowych LOT-u jest również Czesław Wołłejko, który w ciągu ostatnich paru miesięcy podróżował często na trasie Warszawa — Rzeszów. Rzeszowska publiczność miała przyjemność oglądania świetnego aktora w sztuce „Idiotka", cieszącej się niesłabnącym powodzeniem.

Profesorowie wrocławscy: A. Schmuck (Wyższa Szkoła Rolnicza) i A. Kosiba (Uniwersytet Wrocławski) są stałymi pasażerami LOT-u na trasie Wrocław — Warszawa. Samolot ułatwia im szybkie dostanie się do stolicy, gdzie w salach wykładowych czekają na nich warszawscy studenci. Obaj profesorowie, którzy co parę dni mają wykłady w Warszawie, chwalą bardzo uprzejmość pracowników wrocławskiego oddziału PLL LOT.

Co o nas piszą inni?

Jan Brzechwa, znakomity satyryk i autor prześlicznych książek dla dzieci, niejednokrotnie dawał wyraz swej sympatii dla LOT-u w dowcipnych felietonach drukowanych na łamach „Expressu Wieczornego". W felietonie pt. „Paryż w marcu" z dnia 8 kwietnia br. tak pisze:

„Wracam samolotem Il–18. Polskie Linie Lotnicze zapewniają pasażerom maximum wygody i komfortu oraz wyborną obsługę. Zwłaszcza jedna stewardessa mi się podobała. Wysiadając z samolotu powtarzałem w myśli słowa poety: „Gdybym był młodszy dziewczyno..."

Zdjęcia: M. Kobrzyński (10) — LOT

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw. Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 226. Tel. 22 40 73. Redaktor odpowiedzialny: JANUSZ KOBIELA.

WTÓRNA CYRKULACJA
WYPIĘTRZONYCH CHMUR KŁĘBIASTYCH

MARCIN SCHMIDT

DOKOŃCZENIE

CIEKAWE spostrzeżenia nad prądami kompensacyjnymi cytuje Wulfson *), przedstawiając wyniki pomiarów nad chmurami konwekcyjnymi prowadzonymi 27, 30 i 31 sierpnia 1955 r. Czytamy tam: „Uzyskane oscylogramy wskazują, że prądy zstępujące lokalizują się bezpośrednio przy chmurze i stanowią stosunkowo wąskie strugi dostatecznie wyróżniające się od otaczającego bezchmurnego powietrza. Rzucanie samolotem podczas ich przelatywania jest słabsze od tego jakie spotykamy w chmurze, lecz silniejsze od tych jakie występują na tym samym poziomie w obszarze bezchmurnym."

W dalszej części pracy Wulfsona podana jest tabela z charakterystyką prądów zstępujących w pobliżu chmury. Przytoczę ją tutaj, gdyż dane tam przedstawione potwierdzałyby istnienie wtórnego układu cyrkulacyjnego.

TABELA 1. ROZMIARY I TEMPERATURA PRĄDÓW ZSTĘPUJĄCYCH W POBLIŻU CHMURY

Data 31.VIII.1955	wysokość lotu m	Prądy zstępujące w pobliżu chmury			
		Przed wejściem w chmurę	Po wyjściu z chmury	Przed wejściem w chmurę	Po wyjściu z chmury
		rozmiary m		temperatura C	
	4000	350	340	2,20	1,24
	3500	—	—	—	—
	3000	670	580	1,09	1,54
	2500	—	—	—	—

Wulfson interpretuje ją następująco: „Jak widać z niej, prądy zstępujące obserwuje się zawsze w pobliżu górnej warstwy chmur. Ilość napotkanych prądów zstępujących silnie maleje w miarę oddalania się od wierzchołków, co wyraźnie uwidacznia się w ich rozkładzie w zależności od wysokości. Ponowne pojawienie się prądów zstępujących na wysokości 3000m związane jest jak się wydaje z tym, że znaczna część chmur rozwijała się tylko do tej wysokości."

Sądząc z tabeli 1, dwa poziomy występowania prądów zstępujących (4000 i 3000 m) wiązać należy nie tylko z wysokością rozwoju chmur ile raczej z poszczególnymi układami cyrkulacyjnymi. Przemawia za tym również tabela 2, z której widać, że w większości przypadków chmury rozwijały się ponad 3000 m tak 30 jak i 31 sierpnia. Występowanie więc prądów zstępujących w wyższych partiach chmury związane byłoby z wtórnym układem cyrkulacyjnym, a w partiach niższych z pierwotnym układem cyrkulacji termicznej.

W pracy Wulfsona czytamy dalej: „Stosunkowo silne zanikanie tych prądów (mowa o prądach zstępujących) może być wywołane prawdopodobnie tym, że w procesie opadania stają się one cieplejsze od otoczenia i mogą unieść się w górę."

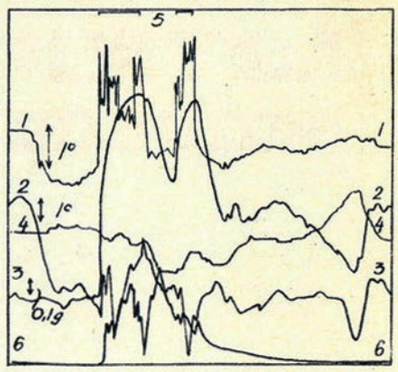
Jeżeli dodać do tego, że prąd ten na pewnym poziomie przyjmie temperaturę jaką posiada powietrze otaczające i zmieni swój kierunek z pionowego na poziomy zamykając w ten sposób pewien układ krążenia, to zagadnienie wtórnego układu cyrkulacyjnego znajdzie tu swoje potwierdzenie.

Jeżeli chodzi o poziom na którym zaczynają się rozwijać prądy zstępujące nad szczytami chmur, to jest on różny w zależności od pionowego zasięgu chmury. Nie należy mylić tego poziomu z poziomem prądu opadającego wtórnej cyrkulacji, który występować powinien powyżej poziomu wyzwalania się prądów kompensacyjnych. Wysokość bowiem pojawiania się tych ostatnich niewiele odbiega od wysokości wierzchołków chmury.

Poziom zaś na którym dochodzi do rozwoju prądów wstępujących wtórnej cyrkulacji występuje na wysokości, na której dochodzi do mieszania się powietrza zstępującego z powietrzem chmury wynoszonym z jej wnętrza poziomym prądem pierwotnej cyrkulacji termicznej. Jak wiadomo prąd wstępujący z chwilą wyczerpania swojej energii zaczyna rozpływać się na boki, co w konsekwencji prowadzi do zmiany jego ruchu z pionowego na poziomy. Proces ten zachodzi na wysokości 0,7—0,8 pionowego zasięgu chmury. Na tej też mniej więcej wysokości winny pojawić się prądy wstępujące związane z wtórnym układem cyrkulacji. Sięgać mogą one pareset metrów ponad wierzchołki chmur. Do tej bowiem wysokości swierdzano obecność cieplejszego powietrza w bezpośredniej bliskości chmury.

W cytowanej pracy Wulfsona przedstawiony jest oscylogram charakteryzujący przebieg poszczególnych elementów meteorologicznych tak wewnątrz chmury jak i w jej pobliżu. Oscylogram ten przedstawiony jest na rysunku 3. Widać z niego, iż występujące w pobliżu chmury prądy zstępujące są cieplejsze i bardziej suche w porównaniu z powietrzem otaczającym i powietrzem chmury. Występują one w wąskich strugach bezpośrednio przy chmurze. Za tym, że stanowią one prądy zstępujące, sądzić można z przebiegu temperatury punktu rosy oraz krzywej charakteryzującej wodność chmury. Widać z nich wyraźnie, że oba te elementy maleją dosyć gwałtownie, co potwierdza, iż w najbliższym sąsiedztwie chmury występują prądy zstępujące. Świadczy o tym również krzywa przedstawiająca tzw. „rzucanie" samolotu. Wartość jego przedstawiona jest w jednostkach przyspieszenia ziemskiego „g". Widać z niej", że tuż przy chmurze samolot opada w dół. Rzucanie to odbija się oczywiście na poziomie lotu, co przedstawia nam krzywa 4.

Z chwilą ustania prądów konwekcyjnych, a tym samym i pionowego rozwoju chmury, zanikają również i ruchy kompensacyjne. Pociąga to za sobą zanik wtórnego układu cyrkulacji, który uzależniony jest od ich obecności.

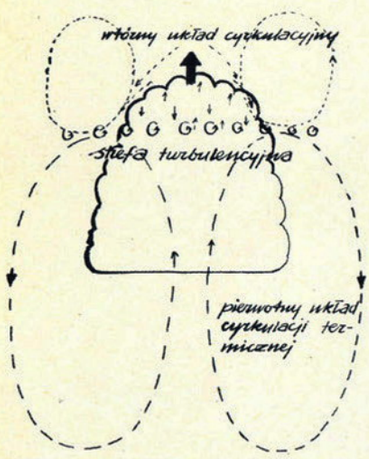


1. Przebieg temperatury powietrza (ze wzrostem temperatury krzywa opada ku dołowi). 2. Przebieg temperatury punktu rosy (ze wzrostem temperatury krzywa biegnie ku górze). 3. Krzywa charakteryzująca rzucanie samolotem. 4. Linia przedstawiająca odchylenie od ustalonej wysokości lotu. 5. Okres czasu gdy samolot przebywał w chmurze. 6. Linia charakteryzująca przebieg wodności.

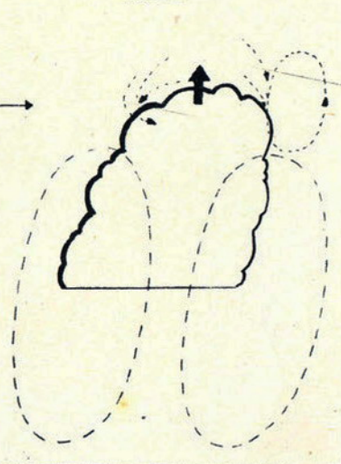
TABELA 2. PIONOWY ROZKŁAD PRĄDÓW ZSTĘPUJĄCYCH W POBLIŻU SILNIE WYPIĘTRZONYCH CHMUR KŁĘBIASTYCH. WG WULFSONA

Wysokość lotu m	30 sierpnia		31 sierpnia	
	Ilość chmur z prądami kompensac.	Procent wszystkich chmur przelecianych na danym poziomie	Ilość chmur z prądami kompensac.	Procent wszystkich chmur przelecianych na danym poziomie
4500	—	—	3	100
4000	4	100	2	67
3500	1	25	0	0
3000	0	0	1	33
2500	3	60	0	0
2000	0	0	0	0

Rysunek 1.



Rysunek 2.



WYKORZYSTANIE WTÓRNEGO UKŁADU CYRKULACYJNEGO PRZEZ SZYBOWNIKÓW

By dojść do poziomu, na którym można by nawiązać kontakt z wstępującym prądem tego układu, należałoby wejść w chmurę i na wysokości 2/3—3/4 jej pionowego zasięgu próbować wyjść poza jej obręb. W czasie tego lotu należy liczyć się z obecnością wewnątrz chmury wzmożonej strefy turbulencyjnej i starać się ją przebić. Dopiero po jej przejściu należy wyjść poza obręb chmury i szukać w jej sąsiedztwie wtórnego prądu wstępującego. W przypadku gdy wiatr na tym poziomie jest słaby, wstępujący prąd związany z wtórną cyrkulacją spotkać można będzie ze wszystkich stron chmury. W tym bowiem przypadku prądy kompensacyjne wywołane rozwijającą się chmurą, nie będąc zaburzone przez wiatr (rys. 1), sprzyjają rozwojowi wtórnego układu cyrkulacyjnego. Gdy prędkość wiatru będzie duża, wtórny układ wystąpi tylko po stronie zawietrznej chmury (rys. 2). Piloci z którymi miałem możność rozmawiania na ten temat, powiadali, że czasami napotykano prądy wstępujące z tej strony chmury, która była eksponowana do słońca. Należy tu zaznaczyć, że rola jaką odgrywa tu promieniowanie słońca jest niewielka, gdyż proces bezpośredniego nagrzewania jest tu osłabiony silnym odbijaniem promieni (albedo chmur kłębiastych — 50—64%) oraz pochłanianiem ciepła na parowanie. Tak więc w przypadku słonecznej pogody i silniejszych wiatrów wtórnych prądów wstępujących szukać należy nie tylko po stronie nasłonecznionej, ile po zawietrznej stronie chmury. Wykorzystując te prądy będzie można, jak się wydaje, uzyskać wyższy pułap niż w czasie lotu wewnątrz chmury.

Należy tu także wspomnieć, że nad wierzchołkami chmur oczekiwać można także słabych prądów wstępujących wywołanych wypychaniem powietrza zalegającego nad chmurą będącą w stanie rozwoju.

Omówione zagadnienie wydaje się być na tyle interesujące, że warto by poświęcić mu więcej uwagi. Szczególną rolę mieliby tu do spełnienia szybownicy, którzy i tak jako pierwsi zwrócili uwagę na to zjawisko. Zadaniem ich mogłoby być zwrócenie szczególnej uwagi na warunki panujące w pobliżu chmury, a w przypadku spotkania omawianego zjawiska opisać je w krótkim sprawozdaniu.

*) N. Wulfson: „Issledowanie konwektiwnych dwiżenii w swobodnoj atmosfere", Moskwa 1961.

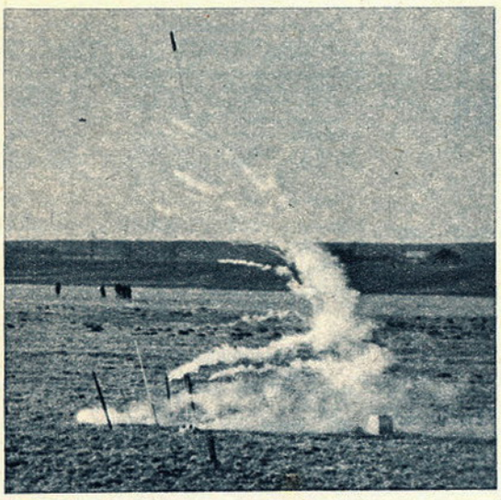
MODELARZ LOTNICZY

„SKRZYDLATEJ POLSKI"

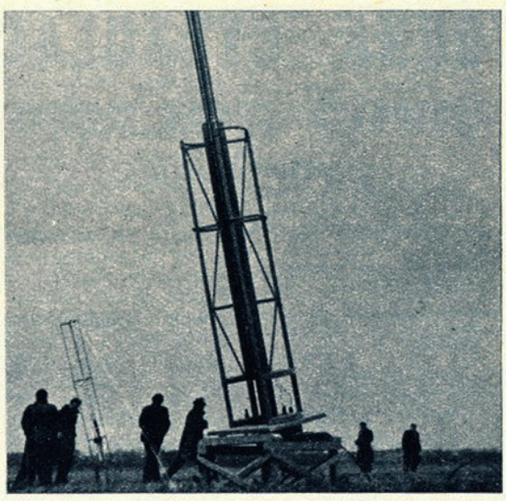
Pierwsze ogólnopolskie zawody rakiet amatorskich były jedną z najbardziej nowoczesnych imprez techniczno-sportowych i jednocześnie zawodami młodych. Oto krótka statystyka wieku zawodników: 12-letnich — 50%, 14-letnich — 6%, 15—16-letnich — 35%, 17—18-letnich — 8%, 40-letnich — 1%.

Foto: P. Elsztein (10) i B. Koszewski (2)

Zosia i Marysia z podkrakowskiej wioski sylabizują litery wielkiego napisu zapowiadającego, że tu właśnie odbywają się zawody. Chyba zwabiła te dziewczynki nowoczesność.

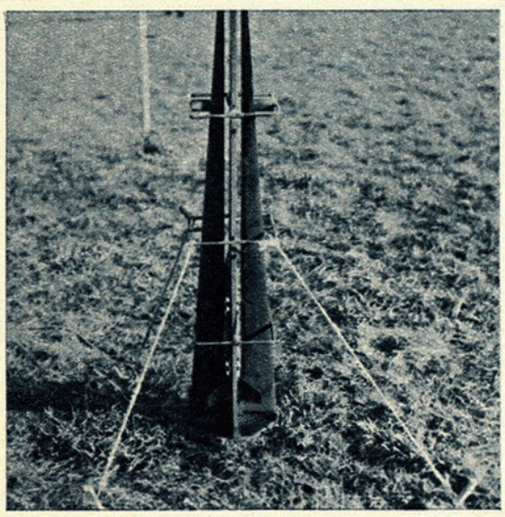


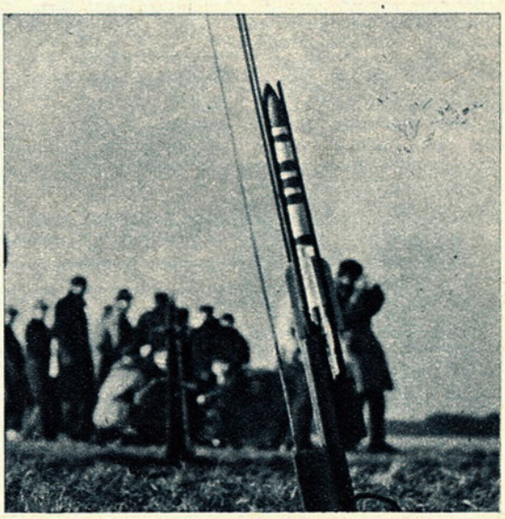
Efektowny start rakiety z kliszowym ładunkiem, część silnika niestety rozerwała się na wyrzutni.

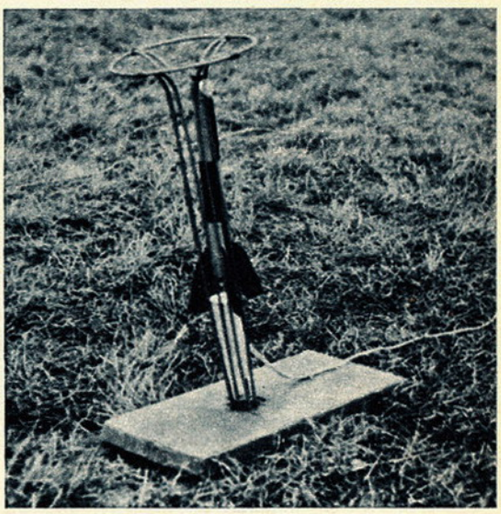


Imponująco przedstawiały się wyrzutnie niektórych zawodników. Na pierwszym planie konstrukcja rakietników ze Skarżyska.

Startuje rakieta zawodnika z Libiąża. W najwyższym napięciu oczekują wszyscy na sygnał kierownika startu. Emocje niezapomniane.







Różne rodzaje wyrzutni. Pierwsza z lewej warszawska konstr. COML, druga i trzecia dość oryginalnie rozwiązane, ale naszym zdaniem o zbyt krótkich prowadnicach.

Uwaga, startuje rakieta z wyrzutni Nr 1! Z lewej kierownik startu mgr Markowski daje sygnał startowy zawodnikowi.

Jedno z czterech stoisk pomiarowych, które obsługiwali studenci AGH z Wydziału Geodezyjnego.

Powyżej — ostatnie przygotowania przed startem, a niżej — najmłodsi zawodnicy, bohaterowie pierwszych zawodów rakiet amatorskich.

Zwycięska rakieta

RAKIETA Z. Hałatjenki została skonstruowana w COML w Warszawie. Budowa jej jest prosta. Materiał napędowy został też opracowany i wykonany przez COML. Naszym celem było zebranie doświadczeń przy budowie tej rakiety przez modelarzy. Z osiągnięć możemy wysunąć wniosek, że rakieta zdała egzamin i nadaje się świetnie do szkolenia, a także do startów w zawodach w klasie juniorów (być może, iż klasa taka zostanie wprowadzono do przyszłych zawodów). Budowa rakiety:

Głowica — wykonana jest z drewna lipowego (można także obrobić ją pilnikiem ręcznie). W środku głowicy wywiercony jest otwór średnicy 10 mm. W otwór ten sypiemy ołów w celu wyważenia rakiety. Po wsypaniu ołowiu otwór zabezpieczamy kołkiem drewnianym.

Kadłub — sklejony jest z kartonu klejem „certus" na drewnianym wałku o średnicy zewnętrznej 26 mm.

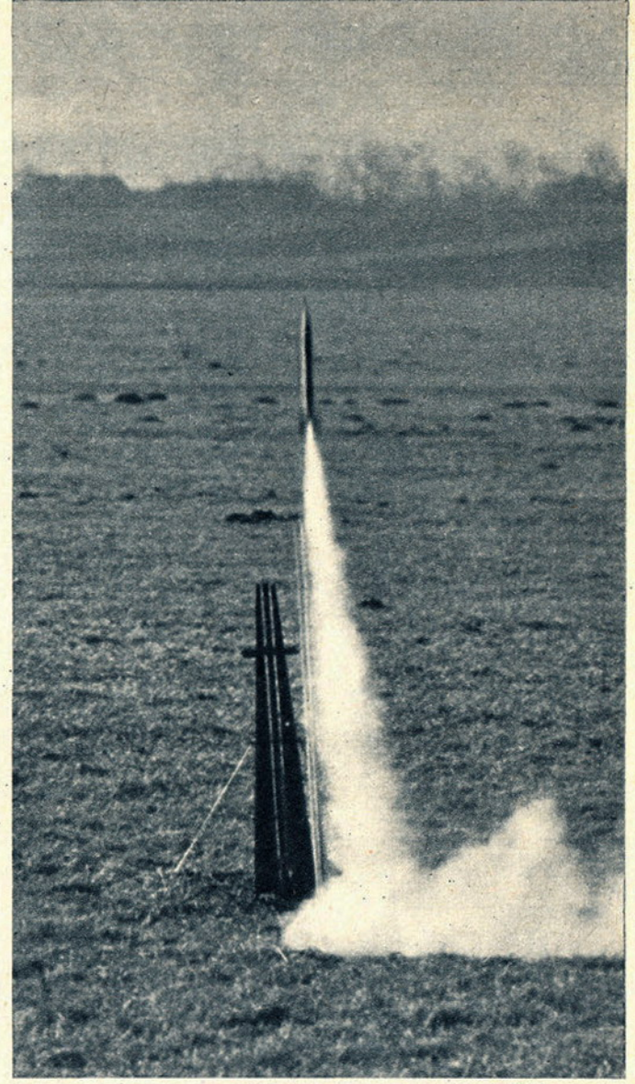
Tulejka — wykonana jest ze sklejki o grubości 1,5 mm i przyklejona na rurkę kadłuba. Po przyklejeniu tulejka jest przecięta na cztery części co 90°. Szerokość przecięcia dopasowana jest do grubości stateczników.

Stateczniki — wykonane są ze sklejki o grubości 1,2 mm. Wlejone one są w rozcięcia tulejki i wzmocnione po wierzchu w miejscach styku z tulejką warstwą kleju i paskiem płótna.

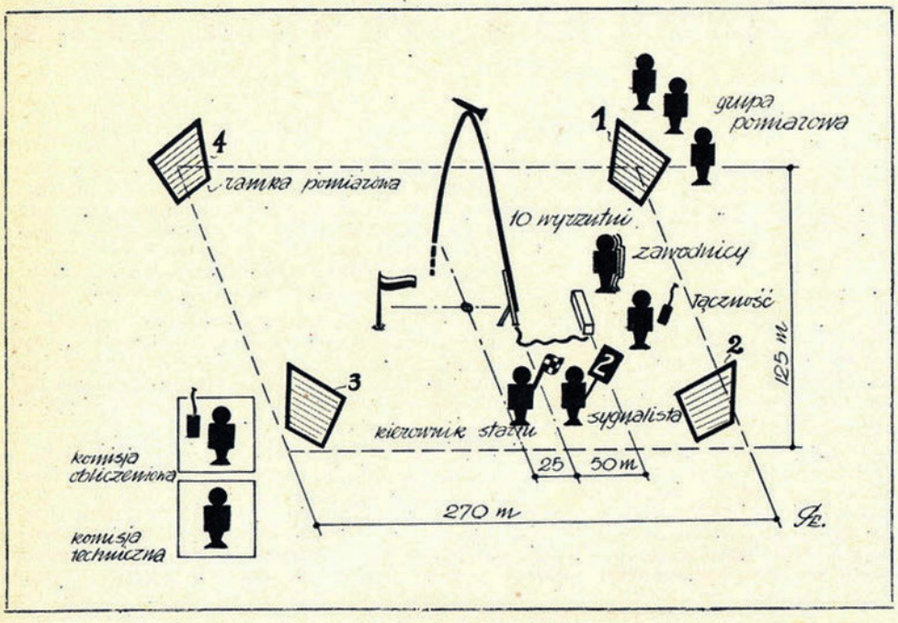
Silnik — wykonany jest z łuski od naboju świetlnego (rakiety sygnałowej). W tym celu z łuski, która była już wkorzystana, wybijamy od środka zużytą już spłonkę. W ten sposób powstaje dysza wylotowa silnika. W tak przygotowany silnik wkładamy „kostkę" materiału pędnego i zabijamy ciasno dopasowanym kołkiem z drewna lipowego Długość silnika, licząc od kryzy łuski, wynosi 70 mm. Po obwodzie silnika, w miejscu, gdzie jest kołek, wbijamy gwoździki.

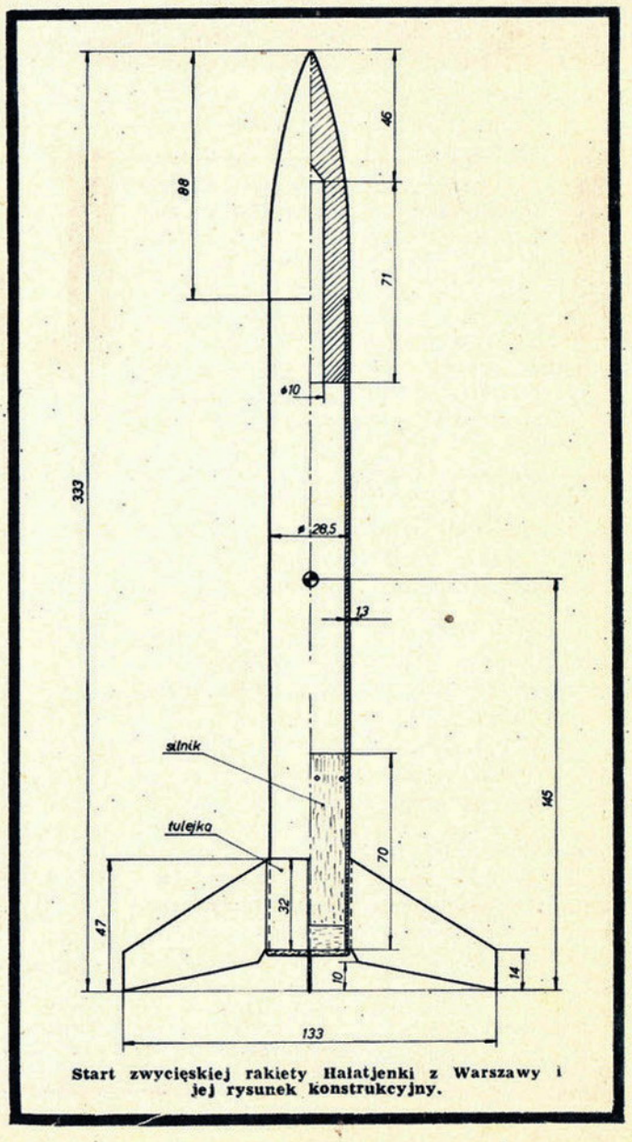
Po zmontowaniu rakieta została pomalowana na kolor czerwony z ozdobnymi paskami w kolorze czarnym i żółtym. Położenie środka ciężkości rakiety powinno się znajdować w miejscu zaznaczonym na rysunku.

JERZY KOSIŃSKI (COML)



Schemat startu pierwszych zawodów rakiet amatorskich na Pobiedniku w Krakowie. Rys. Paweł Elsztein





Start zwycięskiej rakiety Hałatjenki z Warszawy i jej rysunek konstrukcyjny.

LATAJĄCY FOTOREPORTER

JEŚLI Egon Erwin zdobył sobie miano „szalejącego reportera", to najsłynniejszemu (oprócz p. Armstrong-Jonesa) brytyjskiemu fotografowi Stanley Devon'owi należy się niewątpliwie tytuł „latającego fotoreportera". Od pierwszych bowiem lat swej kariery jest on związany z lotnictwem, zaś cały okres wojenny spędził w różnych jednostkach RAF. Ogółem przeleciał w samolocie z kamerą w ręku ponad milion mil. A oto, co pisze na ten temat w swej książce pod tytułem „Glorious" – „Sławny".

– Pierwszy raz zetknąłem się z lotnictwem w 1931 roku podczas dorocznych pokazów w Hendon. Czterech fotografów otrzymało zezwolenie na robienie zdjęć w powietrzu. Wśród nich był przedstawiciel Associated Press – właśnie ja. Wgramoliliśmy się do otwartych kabin lekkich bombowców Hawker „Hind".

Gdy moja eskadra znalazła się w powietrzu, samoloty utworzyły linię, lecąc tuż koło siebie. Czekałem aż wyrównają lot, by zdjąć pozostałą ósemkę. Pierwszą płytę, którą zakładałem do aparatu porwał mi wiatr, gdy tylko wyjąłem ją z kasety. Następne musiałem więc ładować i wyjmować niemal za pazuchą, pod osłoną swej kurtki. To była pierwsza lekcja powietrznej fotografii.

Przycelowałem się znów. Ale formacja znajdowała się w celowniku przez sekundę tylko, czy nawet krócej. Potem samolot wznosił się lub opadał na kilkadziesiąt centymetrów i celowanie zaczynało się od nowa. Gdy zrobiłem kilka zdjęć, skrajny bombowiec zaczął wypuszczać dym — byliśmy nad lotniskiem. W tym samym momencie złapałem chwilę spokoju i nacisnąłem migawkę.

Po wywołaniu okazało się, że miałem szczęście; udało mi się uchwycić 8 „Hindów", gdy tworzyły idealnie równą linię, lecąc precyzyjnie, skrzydło w skrzydło. To było to, czego potrzebowało Air Ministry. Od tej pory, ilekroć była jakaś robota w powietrzu, zwracano się do mnie.

Fotografia powietrzna zależy więc w pewnej mierze od przysłowiowego łuta szczęścia. Nie zawsze jednak dopisywało ono Devonowi — 4 stycznia 1933 roku jeden z największych statków świata, 42 500-tonowy „L'Atlantique" stanął w płomieniach niedaleko od Hawru. Gdy wyznaczono mnie na lot, obiecywałem sobie wykonać najlepsze zdjęcia sezonu. Na lotnisku wskoczyłem do redakcyjnego DH-85 „Leopard Moth". Wisiały niskie chmury.

— Dokąd lecimy? — spytał pilot.

— Będziemy go szukać w rejonie Guersney.

— No, miejmy nadzieję, że zobaczymy dym; inaczej... sałata z tego. Dym był wszędzie. Ściśle mówiąc nie dym, a gęsta mgła zasnuła cały Kanał. Gdy zniżaliśmy się widzieliśmy czasem, niepokojąco blisko, grzbiety fal. Gdy wznosiliśmy się wyżej, ukazywała się wspaniała panorama obłoków. Przez godzinę i parę wybłaganych przeze mnie kwadransów kręciliśmy się daremnie, wreszcie wróciliśmy z powrotem. Poczekalnia portu była już pełna pilotów i fotografów, wszystko zmarznięte i też bez zdjęć. Poczułem się trochę lepiej.

Samopoczucie moje i innych popsuło się, gdy ktoś wpadł z nadzwyczajnym dodatkiem „Evening Standard". Przez całą szerokość kolumny ciągnęło się zdjęcie... płonącego parowca. Okazało się potem, że nasz kolega też daremnie latał z godzinę nad Kanałem i już decydował się na powrót, gdy na tle chmur dostrzegł kłąb białego dymu. To było miejsce katastrofy.

Następnego dnia poleciałem znów nad La Manche. Tuż przed Hawrem złapałem olbrzyma, ciągniętego przez holownik. Zrobiłem świetne zdjęcia... 18 godzin za późno.

Nadszedł 1939 rok.

— Zaraz po wypowiedzeniu wojny przez Wielką Brytanię zostałem wezwany do dowództwa RAF. Wprowadzono mnie do pokoju, w którym na końcu długiego stołu siedziała grupa ludzi w mundurach i po cywilnemu.

— Proszę usiąść, panie Devon — powiedział ktoś — Czy to pan jest tym reporterem, który robi zdjęcia lotnicze dla „Daily Sketch"?

Przytaknąłem i ujrzałem jak wysoki pułkownik zagłębił się w pliku papierów, w których rozpoznałem moje fotografie. Po chwili rzekł:

— Proszę być przygotowanym na zatrudnienie przez nas pana poza granicami kraju. Pensja — 500 funtów rocznie. O ile, oczywiście, zostanie pan dopuszczony przez lekarza.

Zostałem dopuszczony. Wieczorem zawiadomiono mnie, że następnego dnia lecę do Francji. Rano byłem znów w dowództwie, gdzie przymierzono mi mundur. Leżał nieźle, ale brakowało na nim jakichkolwiek odznak. Za chwilę przyczepiono mi coś na naramiennikach. Odcyfrowałem: był to monogram z literami SD. „No, no — pomyślałem — moje własne inicjały i to już po 24 godzinach. Ależ organizacja!"

Po wyjściu na ulicę ujrzałem ze zdziwieniem innego oficera w identycznym mundurze i z identycznym „SD" na naramiennikach. Później dopiero dowiedziałem się, że SD nie oznaczało bynajmniej „Stanley Devon", ale „spiecial duties" — „zadania specjalne".

Fotograf spędził okres „dziwnej wojny" z brytyjskim korpusem ekspedycyjnym we Francji.

— Walki powietrzne toczyły dywizjony myśliwskie 1 i 43. Ci chłopcy byli zawsze chętni do zestrzelenia jakiegoś Niemca, by umożliwić mi zrobienię jakiegoś dobrego zdjęcia — pisze

trochę nonszalancko Devon. Wiemy, że z tym zestrzeliwaniem Niemców nie było wtedy wcale tak łatwo...

Devon brał udział we wszystkich ważniejszych kampaniach. Po Bitwie o Brytanię skierowano go na bitwę o Atlantyk, a następnie do Grecji. Późniejsze zadanie było trudne i raczej niewdzięczne; chodziło o fotografowanie marszałka lotnictwa Teddera, a ściślej mówiąc, pokazywanie go od prywatnej, ludzkiej strony. Wprawdzie, według słów fotoreportera, „w ciągu roku Tedder stał się sławny w całym świecie, a pod koniec wojny był częściej fotografowany, niż hollywoodzkie gwiazdy", ale liczba tych, którzy uważali, że system nocnego podpalania miast niemieckich nie ma nic wspólnego z humanitarnością, jakoś nie malała...

W okresie poprzedzającym inwazję Devona „zmilitaryzowano" do reszty. Otrzymał przeszkolenie w strzelaniu i został członkiem załogi „Bostona".

— Podczas pierwszego lotu bombardier zagadnął mnie:

— Czy wiesz dokładnie, co robić w razie trafienia samolotu? Gdy się lata na małych wysokościach, to po rozkazie dowódcy ma się tylko sekundę na otwarcie włazu i skok. Jako najbliższy włazu właśnie ja miałem w razie potrzeby otworzyć go i skakać pierwszy. Życie bombardiera zależało od mojej sprawności. Nie dziwiłem się też zbytnio, gdy polecił przećwiczyć te czynności — bez skoku oczywiście. Po kilkunastu próbach był zadowolony. Zostałem pełnoprawnym członkiem załogi.

Za jedno z najbardziej emocjonujących przeżyć uważa Devon nalot bombowców ze słynnego dywizjonu 617 („Dywizjon X") na wyrzutnie V-1 we Francji. Rejon ten był wyjątkowo silnie broniony przez Flak. Maszyna, w której leciał, czterokrotnie szła na kursie bojowym i czterokrotnie bombardier nie zrzucał bomby — dziesięciotonowego „Wielkiego Szlema", gdyż nie był pewien czy dobrze wycelował. Dopiero za piątym razem w dobrze już postrzelanej maszynie zabrzmiał głos „Bomb gone".

Ostatnimi kampaniami Devona były: desant na prawym brzegu Renu oraz przelot wraz z jednostkami piechoty powietrznej do Norwegii 11 maja 1945 roku, by przyjąć kapitulację tamtejszych niemieckich garnizonów.

Ze swojej lotniczej działalności w latach powojennych autor opisuje między innymi eksperyment z 17 czerwca 1949, kiedy to po raz pierwszy dokonano, wywołano, skopiowano i przekazano przez radio zdjęcia z samolotu.

— Do tego celu redakcja „Daily Graphic" przystosowała dwupłatowy DH-89 „Rapide". Zamiast 7 miejsc pasażerskich urządzono pracownię fotograficzną, wyposażoną w urządzenia do wywoływania, powiększalnik i suszarkę. Między ciemnią i kabiną pilota zainstalowano radiową stację nadawczą oraz aparat do telefoto. Naszym celem były Królewskie Wyścigi w Ascot.

Samolot znurkował nad zgromadzonymi, zrobiłem zdjęcie, wyjąłem błonę i wręczyłem ją naszemu laborantowi Sydney Chadbandowi. Lecieliśmy ku Croydon. Po 10 minutach Sydney wyciągnął błonę z kąpieli. Obejrzałem ją pod światło. Niestety, ledwo co było widać. Musieliśmy wrócić. Zdążyliśmy w samą porę, by zrobić jeszcze zdjęcie finiszu. Było godzina 15,10.

Chadband natychmiast wziął się do wywoływania. Według planu miało ono trwać 7 minut, ale upłynęło z pół godziny, a on siedział wciąż w ciemni. Wyobrażałem sobie, co czuł wtedy nasz szef i załoga drukarni... Okazało się, że gdy samolot wzniósł się, aby uzyskać wysokość niezbędną dla przeprowadzenia transmisji, spadła temperatura wywoływacza i cały proces trwał znacznie dłużej. Ale klisza była bez zarzutu.

Gorzej poszło z powiększaniem. Aparat był umocowany na sprężynach, aby zapobiec wibracjom, ale nie miał żadnego zabezpieczenia na wypadek wpadnięcia w „dziurę powietrzną" — wtedy podskakiwało wszystko. Zepsuliśmy dwie kopie, zanim osiągnęliśmy wysokość 3 000 m. Tu powietrze było spokojniejsze. Trzecia odbitka była dobra. O 15.45 nawiązaliśmy kontakt z redakcją, o 15,57 nasza gazeta i 4 wydania terenowe równocześnie odebrały moje zdjęcia. W druku wyszło ono potem wprawdzie zupełnie zamazane i nieczytelne, tym niemniej przeszło do historii.

OPRACOWAŁ RS

PIERWSZY NA ŚWIECIE LOT ODWRÓCONY

Czterdzieści pięć lat temu, dnia 3 maja 1917 roku (21 kwietnia 1917 roku według starego kalendarza), pilot Wacław Ulass jako pierwszy na świecie wykonał przelot w locie odwróconym na samolocie Morane G z silnikiem Gnome o mocy 80 KM, osiągającym prędkość rzędu 100 km/h. Lot odwrócony wykonał on na przestrzeni ośmiu kilometrów, pomiędzy latarnią morską Chersonez a ośrodkiem portu sewastopolskiego. O Wacławie Ulassie pisaliśmy w numerze 11 „Skrzydlatej" z dnia 18 marca 1962 roku.

REDAKCJA

WACŁAW ULASS

WIOSNA 1917 r na Krymie. W Sewastopolskiej Szkole Lotniczej życie płynie normalnym, uregulowanym trybem, a przecież Rosja przeżyła nie tak dawno pierwszą rewolucję, która zdetronizowała cara. Jest druga połowa kwietnia (starego stylu) — czwartek rano. Przebywam na lotnisku i z odległości poruset metrów obserwuję dymiącego „Nieuporta" podchodzącego do lądowania. Czy zdąży wylądować — oto pytanie?

W kilka minut potem dowiaduję się, że mój przyjaciel dosyć silnie poparzył się i został odesłany do morskiego szpitala. W najbliższą więc niedzielę jadę go odwiedzić. Przypadkowo mój chory został ulokowany w separatce razem z rekonwalescentem — członkiem komisji wojskowej gen. Saraill'a operującej w Salonikach, który dowiedziawszy się, że jego współlokator jest pilotem, oświadczył, że chciałby bardzo wrócić do Salonik drogą powietrzną.

Mój przyjaciel zaryzykował w moim imieniu przyjąć propozycję, twierdząc (jak mi to przy spotkaniu powiedział), że zna takiego wariata, który podejmie się każdego lotu. W czasie odwiedzin przedstawił mi całą sprawę. Wyraziłem chęć poznania przyszłego pasażera, żeby omówić z nim możliwości zrealizowania projektu.

Aby upewnić go o swych kwalifikacjach (byłem wtedy instruktorem prowadzącym grupę akrobacji na samolotach typu „Morane"), obiecałem, że o ile dopisze pogoda, to w piątek o godzinie siedemnastej przylecę nad Sewastopol pokazać jak latam. Ponieważ uprzednio robiłem krótkie ślizgi w dół głową, chciałem pokazać obecnie taki lot na pewnym odcinku. Nie będąc jednak pewnym jak zareaguje mój organizm, zrobiłem próbę podwieszając się na przyrządzie gimnastycznym około dziesięciu minut. Nie stwierdziwszy żadnych zmian, uważałem za możliwe wykonanie obmyślanej niespodzianki.

Pogoda dopisywała i w piątek rano powiadomiono twierdzę o moim przylocie. Wystartowałem na parę minut przed godziną 17-tą z lotniska na Kaczy i punkt 17-ta znalazłem się na wysokości 500 metrów nad środkiem portu vis a vis morskiego szpitala. Zaczynała się wielka przygoda.

Silnik pobierając zbyt dużo rycyny (smar) zalał świece i stanął. Zdecydowałem pokrążyć do 300 metrów lotem szybowym, a następnie próbować przemyć świece otwierając całą benzynę i o ile silnik nie zaskoczy, lądować na szosie na północnej stronie.

Zbliża się wysokość 300 m. Przechodzę w lot nurkowy otwierając benzynę (silnik rotacyjny „Gnome" około 80 KM), silnik zaczyna wirować, a na wysokości około 150 m wyrównuję samolot włączając zapłon — pracuje jak nowy.

Rozpoczynam pierwsze pętle i nabierając wysokości przechodzę z figury w figurę. Sewastopol położony jest amfiteatralnie i po pierwszych figurach widzę jak zaczyna zamierać ruch na mieście, a na Przymorskim bulwarze zbierają się tłumy. Przelatuję między blokami szpitala, gdzie stoją: mój przyjaciel i przyszły pasażer, demonstruję pierwszy krótki lot (około 200 m) kołami do góry na długości bulwaru.

Ponownie wznoszę się na około 1000 m, aby wszyscy widzowie mogli zobaczyć co może zrobić w powietrzu człowiek. Przerabiam wszystkie figury akrobacji, z długim ślizgiem na ogon i kilkunastozwitkowym korkociągiem. Równając, przelatuję na poziomie wyższego bulwaru na równi z widzami i kieruję się ku latarni morskiej Chersonez odległej o około 8 km od środka portu, aby wykonać obmyślany lot.

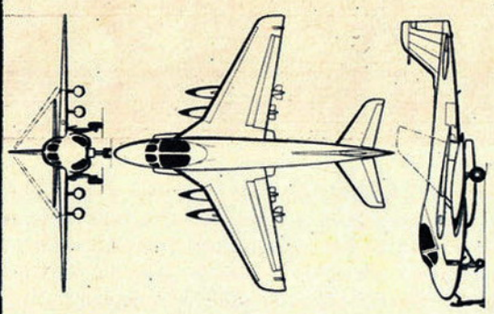
Latarnia — wysokości ponad 1000 m. Odwracam maszynę z pętli i rozpoczyna się pierwszy historyczny odległościowy lot, a raczej ślizg w dół głową. W tej pozycji osiągam morski szpital. Pora odwracać maszynę. Po wyprowadzeniu samolotu do normalnego lotu, do tafli wody pozostało mi około dwóch metrów. Na tej wysokości przelatuję obok kolumny upamiętniającej zatopienie okrętów w czasie wojny krymskiej.

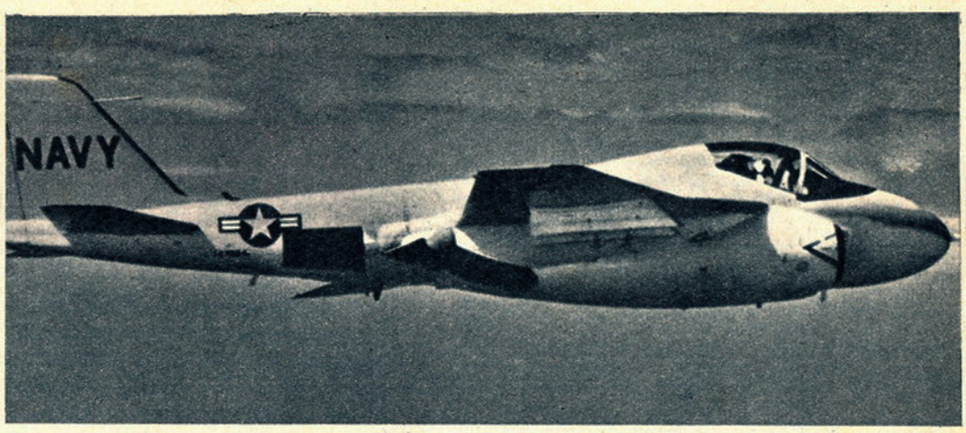
Nie kuśmy jednak dłużej losu. Pod takt nuconego przeze mnie walca maszyna kładąc się ze skrzydła na skrzydło zaczyna się wznosić i bierze kierunek do bazy. Po wzniesieniu się nad wzgórza zobaczyłem na Belbeku wtaczany do hangaru samolot, którego pilot miał być świadkiem mojej katastrofy.

W dniu tym sewastopolscy widzowie obejrzeli pierwszy raz na świecie człowieka lecącego w dół głową, a dla mnie kończyła się wielka przygoda. Było to dnia 3 maja 1917 r. (nowego stylu).

P.S. Na marginesie tego lotu — dla upamiętnienia 25-lecia rocznicy przelotu Bleriot'a przez kanał La Manche: — Anglik na samolocie „Tiger-Moth" (odpowiednio przygotowanym) trasę tę znów przeleciał w locie odwróconym. Ja wykonując swój lot byłem bez spodochronu, a z przyrządów pokładowych miałem tylko licznik obrotów i wysokościomierz.

SAMOLOT SZTURMOWY GRUMMAN A2F–1 „INTRUDER" ● USA





WYTWÓRNIA Grumman od dawna specjalizuje się w budowie samolotów morskich do działań z lotniskowców. Są to myśliwce: „Panther", „Cougar" i „Tiger". Najnowszą konstrukcją jest samolot bliskiego wsparcia przeznaczony do akcji w każdych warunkach atmosferycznych A2F-1 „Intruder". Może on być uzbrojony w broń jądrową lub pociski kierowane. Posiada też „mózg elektronowy" do automatycznego przeprowadzania ataku.

„Intruder" jest dwumiejscowym, dwusilnikowym, wolnonośnym średniopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Płat o niewielkim skosie, zwiększonym w częściach przykadłubowych, jest składany dla hangarowania na lotniskowcu. Skrzydła są wyposażone w klapy przednie i tylne, prawie na całej rozpiętości. Sterowanie poprzeczne rozwiązanc przy pomocy spoilerów umieszczonych przed klapą tylną. Kadłub w przedniej poszerzonej części zawiera kabinę załogi z dwoma miejscami umieszczonymi w skos. Pilot siedzi z lewej strony, a operator radarowy i nawigator z prawej, nieco z tyłu i niżej. Osłona kabiny odsuwa się do tyłu. W tylnej części kadłuba zabudowane są hamulce aerodynamiczne. Usterzenie wysokości pływające (ruchomy ster i statecznik).

Podwozie trójkołowe wciągane w kadłub. Podwozie przednie ma podwójne koła. Dwa silniki turboodrzutowe. Pratt-Whitney J52 P-6 (JT-8) o ciągu 3 855 kG każdy, zabudowane są z boków kadłuba i zasilane są przez boczne chwyty. Końcówki dysz są wychylane w dół o 30°, co wpływa na skrócenie startu i lądowania. Zbiornik może być uzupełniony czterema doczepnymi zbiornikami podskrzydłowymi. (JS)

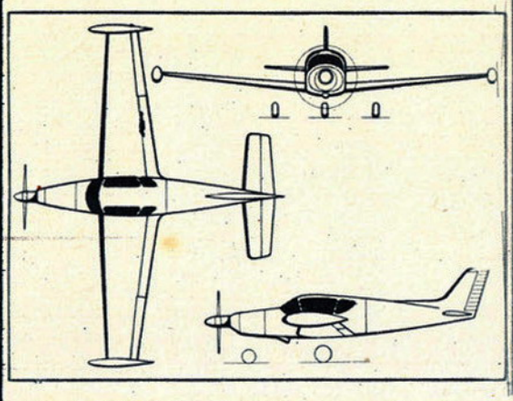
DANE TECHNICZNE

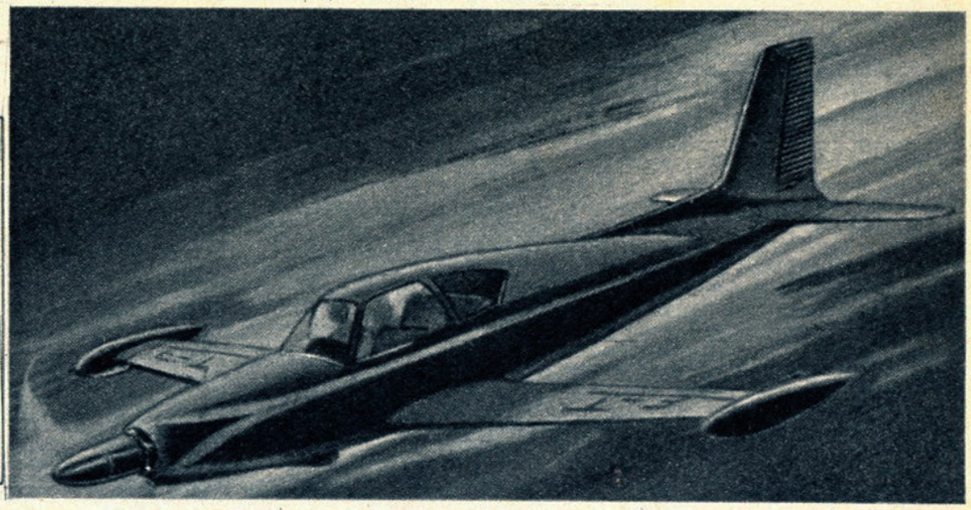
Wymiary: rozpiętość — 16,15 m, rozpiętość ze złożonymi skrzydłami — 7,67 m, długość — 16,28 m, wysokość — 4,61 m, wysokość ze złożonymi skrzydłami — 4,70 m.

Ciężary: ciężar całkowity — 22 700 kG.

Osiągi: prędkość przelotowa — M=0,9, prędkość lądowania — 185 km/h, prędkość przeciągnięcia — 160 km/h.

SAMOLOT TURYSTYCZNY SIPA–251 „ANTILOPE" ● FRANCJA





W zachodnich kołach lotniczych od jakiegoś czasu krążyły pogłoski, że francuska wytwórnia SIPA przygotowuje nowy projekt samolotu turystycznego przy współpracy włoskiej firmy „Procaer". Obecnie okazało się, że chodzi tu o samolot SIPA-251 „Antilope", którego prototyp znajduje się w końcowej fazie budowy. „Antilope" jest pierwszym na świecie samolotem turystycznym zaprojektowanym specjalnie do silnika turbinowego (demonstrowany na Salonie Paryskim w 1961 r. samolot SFERMA „Marquis" był tylko przebudowanym „Beechcraft'em").

SIPA-251 „Antilope" jest 4-miejscowym, jednosilnikowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Skrzydła o dużym wydłużeniu i obrysie trapezowym mają dość nieoczekiwanie profil nielaminarny. Konstrukcja skorupowa. Klapy szczelinowe. Lotki pokryte są blachą falistą, podobnie jak i pozostałe stery. Kadłub konstrukcji skorupowej mieści nad płatem 4-miejscową kabinę typu „samochodowego" (z blaszanym dachem). Oba przednie miejsca wyposażone są w elementy sterowania.

Podwozie trójkołowe, wciągane mechanicznie w skrzydła i kadłub wzorowane na podwoziu samolotu Procaer „Picchio". Silnik turbinowy produkcji francuskiej Turbomeca „Astazou-II" o mocy 560 KM (jest to obecnie najbardziej rozpowszechniony typ silnika turbinowego średniej mocy) zabudowany jest w przodzie kadłuba i napędza śmigło przestawialne. Oprócz zbiorników wewnętrznych samolot posiada na końcach skrzydeł dodatkowe zbiorniki o kształcie kroplowym. (JS)

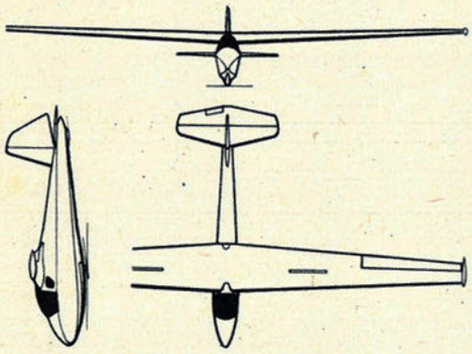
DANE TECHNICZNE

Wymiary: rozpiętość — 10,05 m, długość — 8,41 m, wysokość — 2,55 m, pow. nośna — 13,6 m², wydłużenie — 7,5.

Ciężary: ciężar własny — 760 kG, ciężar całkowity 1 950 kG, obciążenie pow. — 106 kG/m² obciążenie mocy — 2,6 kG/KM.

Osiągi: prędkość max. — 510 km/h, prędkość przelotowa — 490 km/h, prędkość przeciągnięcia — 105 km/h, prędkość wznoszenia — 15,8 m/sek, pułap praktyczny — 9 500 m, zasięg — 1 650 km, start na przeszkodę 15 m — 250 m.

SZYBOWIEC WYCZYNOWY ES–56 „NYMPH" ● AUSTRALIA



EDMUND SCHNEIDER, konstruktor znanych australijskich szybowców szkolnych „Kockaburra", jest również twórcą niewielkiego szybowca wyczynowego z płatem laminarnym ES-56 „Nymph", oblatanego w grudniu 1955 r.

ES-56 „Nymph" jest jednomiejscowym wolnonośnym górnopłatem konstrukcji drewnianej. Płat o obrysie trapezowym zbudowany jest jako jedna całość. Profil laminarny na całej rozpiętości. Konstrukcja jednodźwigarowa z kesonem noskowym krytym sklejką; tylna część skrzydeł kryta płótnem. Skrzydła zakończone są ochronnymi wrzecionami. Lotki bezszczelinowe z zawiasą na górnej powierzchni. W częściach przykadłubowych — płytowe hamulce aerodynamiczne; klap brak. Kadłub o przekroju wielokątnym, konstrukcji podłużnicowej, kryty sklejką. Kabina pilota mieści się przed płatem i jest wyposażona w otwieraną na bok osłonę tłoczoną z plexi. Usterzenie wolnonośne o obrysie trapezowym. Usterzenie wysokości odsunięte nieco do tyłu w stosunku do usterzenia kierunku, co pozwoliło wykonać ster wysokości jako niedzielony. Ster ten jest wyposażony w klapkę wyważającą. Podwozie składa się z jednego stałego koła pod środkiem ciężkości i płozy ar[illegible]owanej z tyłu. Zderzak ogonowy.

Szybowiec jest dopuszczony do podstawowej akrobacji i do lotów w chmurach. (JS).

DANE TECHNICZNE

Wymiary: rozpiętość — 11,90 m, długość — 5,52 m, pow. nośna — 10,12 m², wydłużenie — 14.

Ciężary: ciężar własny — 151 kG, ciężar całkowity — 241 kG, obciążenie pow. — 23,8 kG/m².

Osiągi: doskonałość (max.) — 25 przy prędkości — 84 km/h i przy opadaniu — 0,93 m/sek, opadanie minimalne — 0,81 m/sek przy prędkości — 69 km/h, prędkość przeciągnięcia — 58 km/h, prędkość dopuszczalna — 210 km/h, prędkość holowania — 115 km/h, prędkość wyciągania — 105 km/h.

POCZTA LOTNICZA

STAŁEJ CZYTELNICZCE W ODPOWIEDZI

Nasza stała Czytelniczka **Barbara Białkowska z Włocławka** prosi nas w swym liście o dwie rzeczy: o adres gen. Jana Frey-Bieleckiego i o podanie adresu Centrali Kolportażu Prasy i Wydawnictw, w celu uzupełnienia swych roczników „Skrzydlatej Polski". Kończąc list pisze: „Myślę, że zostanę grzecznie obsłużona, za co z góry serdecznie dziękuję". I jak tu nie odpowiedzieć tak miłej Czytelniczce?

W pierwszym jednak przypadku nie jesteśmy upoważnieni do podawania adresu. Możemy jednak ważny list do gen. J. Frey-Bieleckiego, pisany pod adresem naszej redakcji, przesłać na ręce Dowódcy Wojsk Lotniczych. Jeśli chodzi o uzupełnienie starych numerów „Skrzydlatej Polski", to podajemy adres, pod który należy pisać, by za zaliczeniem pocztowym otrzymać brakujące numery naszego tygodnika: **Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Dział Sprzedaży Prasy Archiwalnej, Warszawa, ul. Srebrna 12.**

Sądzimy, że z tych wyjaśnień skorzysta również **Mieczysław Nyra z Katowic**, który nas również prosił o adres Dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK.

ODPOWIEDZI RÓŻNE

Ryszard Studniewski – Sulęcin, woj. zielonogórskie. We wszystkich sprawach związanych z rozpoczęciem szkolenia szybowcowego radzimy się zwrócić listownie do najbliższego aeroklubu. W tym przypadku jest to Aeroklub Ziemi Lubuskiej – Zielona Góra, ul. Sulechowska 37.

★

Stanisław Iwaniec – Tarnów, woj. krakowskie. Za pozdrowienia dziękujemy. Przysłanego nam wiersza, niestety, nie wykorzystamy.

★

Andrzej Woźnicki – Kielce, ul. Wawrzyńskiej 24, sprzeda następujące numery „Skrzydlatej Polski": rok 1945 — 4, 5, 6, 7; 1946 — cały rocznik; 1947 — 1, 5, 7, 8, 9, 10, 12; 1958 — całość z wyjątkiem numeru 7; 1949 — całość z wyjątkiem numeru 3 i 7. Cena 60 zł plus koszty przesyłki.

★

Zbigniew Fornagiel – Bieruń Nowy, woj. katowickie. Dużo informacji o spadochronach znajdziecie w wydanej niedawno książce Witolda Tracza „Kurs wyszkolenia spodochronowego". W niedługim zaś czasie powinna ukazać się wszechstronnie opracowana książeczka Tadeusza Malinowskiego pt. „Spadochrony".

★

Jerzy Krekora – Zajezierze, woj. kieleckie. Aeroklub Lubulski rzeczywiście nie ma obowiązku Was szkolić. Macie zresztą bliżej do Aeroklubu Radomskiego i on pewno zajmie się Waszym szkoleniem lotniczym. Skarżycie się, że nie otrzymaliście jeszcze odpowiedzi na list do Aeroklubu Radomskiego w sprawie swego szkolenia. Napiszcie jeszcze raz. Mamy nadzieję, że tym razem otrzymacie wreszcie odpowiedź. Podajemy też adres Aeroklubu Radomskiego: Radom, ul. 22 Lipca 37.

★

Jerzy Wiewiórka – Sosnowiec. Przesłanej nam krzyżówki lotniczej nie możemy opublikować. Główny mankament – dużo elementów nie lotniczych.

★

Zenon Gadecki – Zwoleń, woj. kieleckie. Zastanów się poważnie nad swą decyzją przerwania nauki. Jesteś już w IV klasie technikum. Szkolenie lotnicze i nauka w Oficerskiej Szkole Lotniczej jest bezpłatna. Może jednak uda Ci się uzyskać jakoś to minimum pomocy materialnej potrzebnej do skończenia szkoły. A wtedy droga do zrealizowania marzeń stanie przed Tobą otworem.

WYCIĄĆ WYPEŁNIĆ PRZESŁAĆ

Czytajmy dobre książki. Czytajmy stale co dnia, chociażby godzinę. Zobaczycie, młodzi przyjaciele, że nie będziecie mogli żyć bez książki.

Stanisław Posner (1868—1930)

W myśl naszego hasła zamów jeszcze dziś książki wg własnych zainteresowań w: POWSZECHNEJ KSIĘGARNI WYSYŁKOWEJ Warszawa 47, ul. Nowolipie nr 4

Ilość egz.	Zamówienie	Cena zł
. . . .	Coleman J. A. TEORIA WZGLĘDNOŚCI DLA LAIKA — PWN	16.—
. . . .	Braunbek W.: UCZENI WSTRZĄSAJĄ ŚWIATEM	10.—
. . . .	Gadomski J.: CZŁOWIEK TWORZY WŁASNY FIRMAMENT. Historia astronautyki i rozwoju rakiet międzyplanetarnych — Iskry	6.—
. . . .	Domański J.: LOTNICZE *SILNIKI* PRZYSZŁOŚCI — MON	8.—
. . . .	Królikiewicz T. K.: WCZORAJ I DZIŚ LOTNICTWA WOJSKOWEGO — MON	19.—
. . . .	Pilecki Sz.: LOTNICTWO BEZ LOTNISK — MON	9.—
. . . .	Różbicki Z.: WSPÓŁCZESNE LOTNICTWO WOJSKOWE — MON	10.—
. . . .	Czyżycki W.: PRACE Z PAPIERU, KARTONU, TEKTURY — PZWS	15.50
. . . .	Dutkiewicz Z.: MODELARSTWO SAMOCHODOWE — WKiŁ	15.—
. . . .	Niebojewski J.: URZĄDZAMY PRACOWNIE DO ZAJĘĆ PRAKTYCZNYCH — PZWS	12,50
. . . .	Arct B.: KAMIKADZE — BOSKI WIATR — LSW	20.—
. . . .	Meissner J.: PILOT GWIAŹDZISTEGO ZNAKU — Iskry	15.—

Zamawiam wyżej wymienione ilości książek i proszę o przesłanie ich za zaliczeniem pocztowym pod wskazanym adresem.
Nadawca:

. . . . . .
Nazwisko i imię

. . . . . .
poczta — powiat

. . . . . .
Miejscowość, ulica, nr domu

Przesyłkę zobowiązuję się wykupić natychmiast po jej nadejściu.

. . . . . .
data podpis

DRUK

Znaczek pocztowy 20 gr

POWSZECHNA KSIĘGARNIA WYSYŁKOWA

Warszawa — 47

ul. Nowolipie nr 4

Z LOTNICZEJ KSIĘGARNI

Bohdan Arct
PODNIEBNE ASY
Wydawnictwo MON, Warszawa 1962 – nakład 155 000, str. 89, cena 5 zł.

Popularny pisarz i pilot myśliwski II Wojny Światowej Bohdan Arct przedstawia w najnowszej serii „Tygrysa" sylwetki pięciu najsławniejszych i najskuteczniejszych „asów" lotniczych 1940—1945 r. Są to: piloci radzieccy Kożedub oraz Pokryszkin (62 i 59 zwycięstw powietrznych), Bong (USA — 40 zwycięstw), Johnson (W. Brytania — 38 zestrzeleń), Clostermann (Francja — strąconych 35 samolotów hitlerowskich).

Autor doskonale poznał z własnej praktyki arkana ówczesnej walki powietrznej, właściwości samolotów używanych przez walczące strony w różnych okresach wojny, toteż jego opowiadania posiadają nie tylko wszelkie cechy autentyku ale i wybitną znajomość najdrobniejszych detali opisywanych zdarzeń. Oparł się w swych sylwetkach „Asów" na licznych publikacjach (często nie tłumaczonych dotychczas na polski język), które ostatnio ukazały się na temat walk lotniczych w Związku Radzieckim i na Zachodzie. W rezultacie powstała książeczka, która z całą pewnością znajdzie licznych czytelników, Czytelników zainteresowanych w fascynujących, a jednocześnie najzupełniej prawdziwych przeżyciach głównych aktorów gigantycznych zmagań powietrznych minionej wojny.

Okładka książki, według projektu Władysława Brykczyńskiego, nieciekawa.

Jan Grabiński
Wydawnictwo MON, Warszawa 1962, nakład 155 000, str. 86, cena 5 zł.
SZALONY LOT

Książeczka z cyklu wydawniczego „Druga Wojna Światowa" — nazywanego popularnie „Tygrysem" — zawiera historię powietrznej ucieczki z niewoli hitlerowskiej radzieckiego pilota Michała Dewiatajewa. Ucieczka ta — pisała o niej krótko „Skrzydlata" z 19.II. 1958 r. i obszernie z 30.IV.1961 r. — była wykonana na bombowcu Heinkel He-111 i ocaliła od zagłady dziesięciu oficerów i żołnierzy radzieckich. Jak się z książeczki okazuje, nie był to jedyny przypadek tego rodzaju na froncie radziecko-niemieckim. Prócz Dewiatajewa uciekł na transportowym Junkersie w 1943 r. lejtnant-pilot Arkadij Kowjazin z sierżantem Włodzimierzem Krupskim i na Focke-Wult 200 „Condor" starszy lejtnant Piotr Bałaszow z grupą spadochroniarzy (1941 roku).

W „Szalonym locie" — prócz głównej treści — ciekawie opisana jest sytuacja wojenna na wiosnę 1944 r. dzieje hitlerowskich obozów koncentracyjnych. Dowiadujemy się tam wielu nieznanych szerszemu ogółowi szczegółów traktowania wziętych do niewoli oficerów i żołnierzy radzieckich oraz poznajemy politykę urzędu do spraw jeńców wojennych.

OKŁADKA, według projektu W. Andrzejewskiego, sugestywna.

J. Kownacki

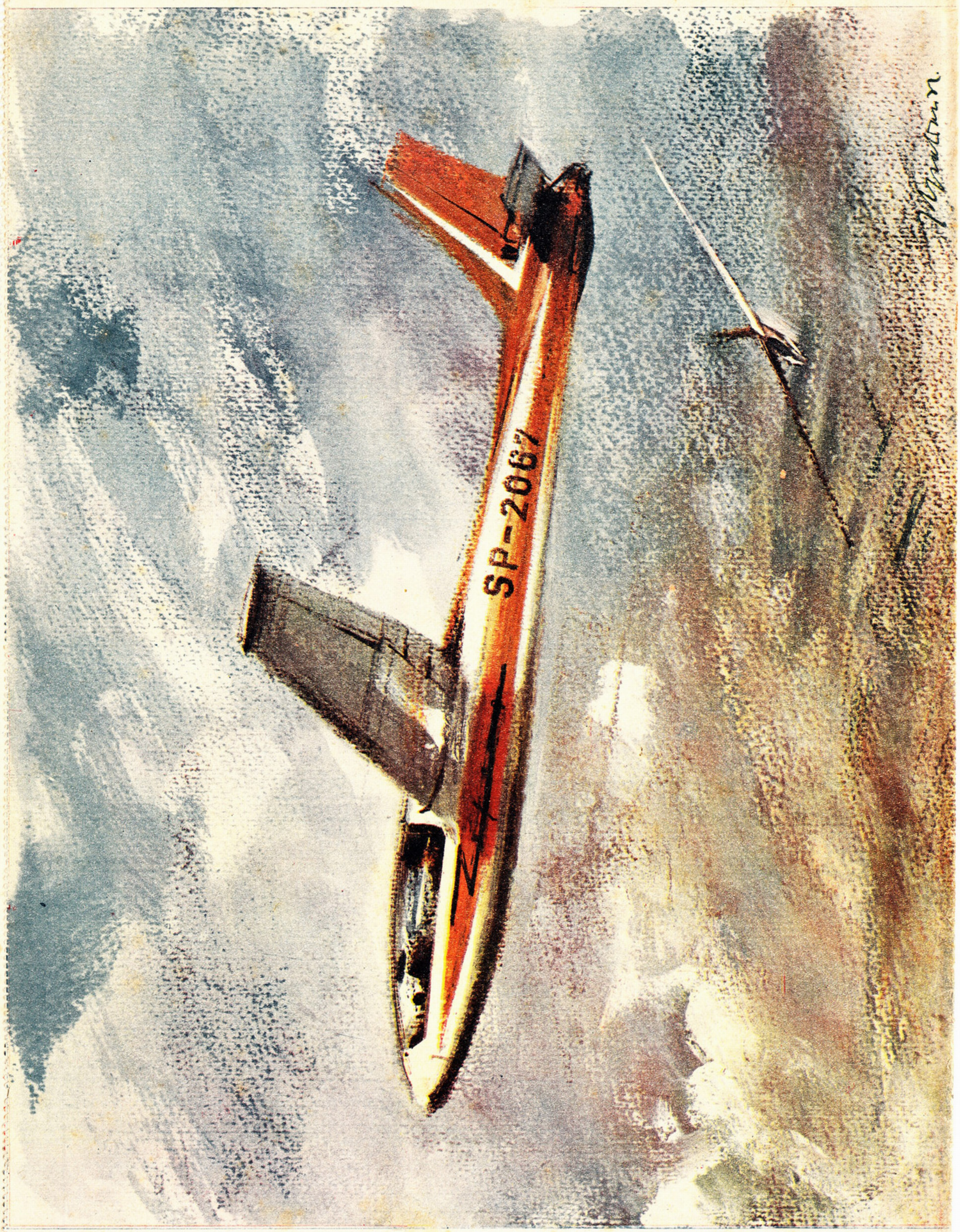
WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji:
Warszawa 10, ul. Widok 8.
Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa. ul. Miedziana.

PODPISANO DO DRUKU 27.IV.1962 R. **Zam. 3000/C H-55**



Z teki Janusza Grabiańskiego: Polski szybowiec wysokowyczynowy „Zefir" na trasie przelotu.